



# Joukkoliikenteen laatuikäytäväselvitys

Vaasa - Seinäjoki

TONI JOENSUU | SUSANNA HARVIO | ANNAKREETA SALMELA | ANNA-SOFIA HYVÖNEN





# Joukkoliikenteen laatukäytäväselvitys

Vaasa – Seinäjoki

2011

TONI JOENSUU  
SUSANNA HARVIO  
ANNAKREETA SALMELA  
ANNA-SOFIA HYVÖNEN

**RAPORTTEJA 6 | 2012**  
**JOUKKOLIIKENTEEN LAATUKÄYTTÄVÄSELVITYS**  
**VAASA - SEINÄJOKI**

**Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus**

**Taitto: Liidea Oy**

**Kansikuva: Joukkoliikenne, Anders Pulkkis**

**Valokuvat: Liidea Oy, ELY-keskuksen kuva-arkisto**

**ISBN 978-952-257-451-0(pdf)**

**ISSN-L 2242-2846**

**ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)**

**URN URN:ISBN:978-952-257-451-0**

**[www.ely-keskus.fi/julkaisut](http://www.ely-keskus.fi/julkaisut)**  
**[www.doria.fi](http://www.doria.fi)**



# Sisältö

<b>1 Esipuhe .....</b>	<b>5</b>
<b>2 Taustaa ja tavoitteet .....</b>	<b>6</b>
<b>3 Nykytila .....</b>	<b>7</b>
<b>3.1 Suunnittelualue .....</b>	<b>7</b>
<b>3.2 Maankäyttö .....</b>	<b>7</b>
<b>3.3 Väestö ja pendelöinti .....</b>	<b>9</b>
<b>3.4 Opiskeluvirrat .....</b>	<b>16</b>
<b>3.5 Linja-autoliikenne .....</b>	<b>17</b>
3.5.1 Vakiovuorojen reitit .....	17
3.5.2 Pikavuorojen reitit .....	17
3.5.3 Pysäkkien saavutettavuus .....	18
3.5.4 Linja-autoliikenteen tarjonta .....	18
3.5.5 Seinäjoki–Vaasa-liikenne .....	21
<b>3.6 Junaliikenne .....</b>	<b>21</b>
<b>4 Asukaskysely sekä kysely linja-autoyrittäjille .....</b>	<b>23</b>
<b>4.1 Kyselytutkimuksen toteutus .....</b>	<b>23</b>
<b>4.2 Asukaskysely .....</b>	<b>23</b>
<b>4.3 Kysely linja-autoyrittäjille .....</b>	<b>26</b>
<b>5 Palvelutasotavoitteet .....</b>	<b>27</b>
<b>5.1 Seinäjoki–Vaasa-laatukäytävän palvelutasotavoitteet .....</b>	<b>27</b>
5.1.1 Liikenteelliset tavoitteet .....	27
5.1.2 Toiminnalliset tavoitteet .....	29
<b>6 Kehittämistoimenpiteet .....</b>	<b>30</b>
<b>6.1 Toimenpiteiden määrittäminen .....</b>	<b>30</b>
<b>6.2 Liikenteelliset toimenpiteet .....</b>	<b>30</b>
6.2.1 Runsorin alueen liikenteen kehittäminen .....	30
6.2.2 Lentoaseman joukkoliikenteen kehittäminen .....	30
6.2.3 Vuorotarjonnan täydentäminen .....	31
6.2.4 Matkustajajunaliikenteen kehittäminen .....	35
6.2.5 Juna- ja bussiliikenteen välinen työnjako ja tarjonnan selkeyttäminen .....	38
6.2.6 Liikenteen nopeuttaminen .....	39
6.2.7 Yhteiskäyttöisen lippujärjestelmän kehittäminen .....	39
<b>6.3 Linja-autoliikenteen pysäkkien kehittämistarpeet .....</b>	<b>39</b>
6.3.1 Vaasa .....	39
6.3.2 Laihia .....	42
6.3.3 Isokyrö .....	44
6.3.4 Vähäkyrö .....	46
6.3.5 Seinäjoki .....	48
6.3.6 Mustasaari .....	50
6.3.7 Yhteenveto kehittämistarpeista ja kustannuksista .....	50
<b>6.4 Informaation kehittäminen .....</b>	<b>52</b>
<b>6.5 Markkinointi .....</b>	<b>53</b>
<b>7 Toteuttamisohjelma .....</b>	<b>56</b>
<b>7.1 Linja-autojen vuorotarjontaan liittyvät toimenpiteet .....</b>	<b>56</b>
<b>7.2 Matkustajajunaliikenteen vuorotarjontaan ja rataverkon kehittämiseen liittyvät toimenpiteet .....</b>	<b>56</b>
<b>7.3 Linja-autopysäkkien kehittämiseen liittyvät toimenpiteet .....</b>	<b>56</b>
<b>7.4 Toteutusaikataulu .....</b>	<b>57</b>
<b>7.5 Seuranta .....</b>	<b>57</b>
<b>8 Kirjallisuus .....</b>	<b>58</b>

# 1 Esipuhe

Tässä raportissa on koottu tietoa Vaasa–Seinäjoki-joukkoliikenteen laatukäytävän joukkoliikennetarjonnan nykytilasta, matkustuspotentiaalista sekä pysäkki-infran tilasta. Työssä on selvitetty joukkoliikennetarjonnan kehittämistarpeita laatukäytävällä ja vastausta siihen, miten nykyinen infrastruktuuri palvelee laatukäytävän matkustajia keskeisten pysäkkien osalta. Työn tarkoituksena on tuottaa tietoa kuntien ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen päätöksenteon pohjaksi joukkoliikenteen laatukäytävän kehittämistarpeista.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja VR-Yhtymä Oy (jäljempänä VR) ovat tehneet henkilöjunaliikenteen yksinoikeutta koskevan käyttöoikeussopimuksen ajalle 3.12.2009 - 31.12.2019. Sopimuksella VR saa yksinoikeuden ja sitoutuu harjoittamaan henkilöjunaliikennettä sopimuksen mukaisilla rataosilla. Tässä raportissa on otettu kantaa myös henkilöjunaliikenteen kehittämistarpeeseen ja palvelutasoon. Nykyiset raideliikenteen yhteydet on huomioitu linja-autoliikennettä täydentävinä yhteyksinä Vaasan ja Seinäjoen välillä. Työryhmässä on käsitelty myös yhteiskäyttöisten (juna/bussi) lippujärjestelmien tilannetta ja toivottu siihen ratkaisua valtakunnan tasolta. Vaasa–Seinäjoki-väli voisi toimia esimerkiksi pilottikohteena asian selvittelyssä.

Työn kuluessa on kartoitettu kyselytutkimuksella kuntien ja liikennöitsijöiden näkemyksiä laatukäytävän tärkeimmistä pysäkeistä, ja ne on huomioitu tässä raportissa mahdollisuuksien mukaisesti. Lisäksi työryhmätyöskentelyssä on keskusteltu laatukäytävän joukkoliikenteeseen liittyvistä kehittämistarpeista muun muassa tarjonnan, reittien ja matka-ajan osalta.

Laatukäytävän kuntien asukkaille on laadittu kyselytutkimus, joka toteutettiin Internet-pohjaista ZEF-arviointi-, kysely- ja tiedonkeruusovellusta hyödyntäen. Kyselyllä selvitettiin laatukäytävän joukkoliikenteen kehittämistarpeita ja mahdollisia puutteita tai ongelmia. Kyselyn ajankohta oli 25.8. - 16.9.2011. Vastauksia kyselyyn tuli yhteensä 203 kappaletta. Vastausten perusteella voidaan päätellä muun muassa, että joukkoliikenteen vuorotarjontaa tulisi laatukäytävällä lisätä. Myös asiakkaalle edullisten lipputuotteiden kehittämistä sekä aikatauluinformaatiota pysäkeillä pidettiin tärkeinä kehittämiskohteina.

Työ käynnistyi toukokuussa 2011 ja valmistui joulukuussa 2011. Selvitystyön tilaajana toimi Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus. Selvitystyön ohjausryhmä kokoontui työn aikana viisi kertaa. Ohjausryhmän työskentelyyn osallistuivat seuraavat henkilöt:

Rauno Matintupa	Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus, puheenjohtaja
Pertti Hällilä	Vaasan kaupunki
Kari Havunen	Seinäjoen kaupunki
Matias Båsk	Mustasaaren kunta
Marko Kilpeläinen	Laihian kunta
Jouni Haapaniemi	Vähänkyrön kunta
Eino Toivola	Isonkyrön kunta
Jan Wickström	Pohjanmaan Liitto
Jorma Ollila	Etelä-Pohjanmaan Liitto
Sami Hovi	VR
Peter Ulmanen	LAL
Daniel Björkstrand	LAL
Jan Finne	LAL
Eva-Christine Sund-Knuuttila	Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
Eeva Kopposela	Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus

Selvitystyö tehtiin konsulttityönä insinööritoimisto Liidea Oy:ssä. Liideasta työhön osallistuivat DI Toni Joensuu (projektipäällikkö), FM Susanna Harvio, ins. AMK Annakreeta Salmela ja LuK Anna-Sofia Hyvönen.

## 2 Taustaa ja tavoitteet

Liikennepoliittikaan kohdistuu nykyisin suuria haasteita. Liikenne- ja viestintäministeriön tulevaisuuskatsaus *Liikenne 2030, Suuret haasteet, uudet linjat* painottaa ilmastonmuutoksen haastetta merkittävimpänä. Sen mukaan liikenteen aiheuttamat kasvihuonepäästöt ovat lisääntymään päin ja niiden osuus koko Suomen kasvihuonepäästöistä on nyt jo noin viidennes. Lääkkeeksi ongelmaan liikenne- ja viestintäministeriö nostaa yhdyskuntarakenteen tiivistämisen sekä henkilöliikenteen kasvun pysäyttämisen.

Autoliikenteen suosio on pysynyt Suomessa vahvana polttoaineen hinnan kohoamisesta huolimatta. Etenkin Etelä-Pohjanmaalla ja Pohjanmaalla autonomistus tuhatta asukasta kohden on valtakunnan mittapuussa miltei suurinta. Osaltaan autoliikenteen suosiota on kasvattanut kaupunkien suunnitteluperinne, joka on alueella perustunut pitkälti autoliikenteen varaan. Autonomistus ja maankäytön hajanaisuus heikentävät joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä.

Vaasan ja Seinäjoen seuduille on laadittu 2000-luvulla useita joukkoliikenteeseen liittyviä selvityksiä. Seinäjoen seudun liikennejärjestelmäsuunnittelun yhteydessä laadittu joukkoliikennestrategia valmistui vuonna 2003 ja on edelleen soveltuvin osin voimassa. Strategiassa on määritelty muun muassa joukkoliikennetarjonnan ja pysäkkien palvelutasoluokista. Aiesopimus on vuodelta 2006, ja se sisältää keskeisimmät joukkoliikenteen hankkeet. KETJU-hankkeessa on tehty palvelutasomäärittelyjä Vaasan ja Seinäjoen alueelle vuonna 2009. Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus on määrittänyt alueensa liityntäliikenteen palvelutason vuonna 2010. Vaasan seudun joukkoliikennesuunnitelma on valmistunut vuonna 2011.

Joukkoliikenteen laatukäytäväselvityksen tekeminen kytkeytyy kiinteästi seudun ja kuntien maankäytön, liikennejärjestelmän, joukkoliikennesuunnitelmien ja muihin liikkumiseen vaikuttaviin suunnitelmiin.

Kustannusvastuusta muun muassa joukkoliikennepysäkkien rakentamisesta ja kunnossapidossa valtion ja kuntien kesken määrätään tielaissa. Periaatteena on, että kustannusvastuu ratkaistaan ensisijaisesti verkon luokittelulla ja että yleisen tien kustannuksista vastaa valtio. Joukkoliikenteen pysäkkien osalta yleisen tien pysäkkialueiden ja pysäkkikatosten toteuttamisesta, rakentamisesta ja kunnossapidosta vastaa ELY-keskus. Kunnat voivat edelleen rakentaa yleisillä teilläkin omia pysäkkejään ja ylläpitää niitä, erityisesti jos kunnat vaativat pysäkeiltä korkeaa tasoa. Kaduilla vastuu pysäkkien kehittämisestä kuuluu kunnille.

# 3 Nykytila

## 3.1 Suunnittelualue

Suunnittelualue koostuu neljän kunnan (Vaasa, Laihia, Isokyrö ja Seinäjoki) alueella kulkevasta joukkoliikenteen laatukäytävästä (Vaasa–Seinäjoki). Laatukäytävä on alueen joukkoliikennetarjonnan pääväylä, jolla on paljon matkustajia. Laatukäytävän houkuttelevuutta lisäävät hyvä liikennetarjonta ja korkeatasoinen matkustusympäristö.

Selvityksen kohteena ovat laatukäytävän linja-auto- ja junaliikenteen tarjonta ja sen mahdolliset kehittämistarpeet sekä linja-autoliikenteen toiminnallisen (informaatio, matkustusympäristö ja muut joukkoliikenteen käytettävyyteen liittyvät tekijät) ympäristön kehittämistarpeet. Myös junaliikenteen tarjonta on huomioitu linja-autoliikennettä täydentävinä yhteyksinä Vaasan ja Seinäjoen välillä. Liikenteen tarjonnan kehittämistarpeiden taustalla ovat KETJU-hankkeen yhteydessä määritetyt joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet.

Toiminnallisia kehittämistarpeita tarkastellaan Vaasassa, keskussairaalan, Runsorin alueen pysäkeillä. Seinäjoella tarkastelun kohteena ovat Ylistaron ja Halkosaaren pysäkit. Laihialla tarkastellaan Matkahuollon asiamiespistettä ja vt 3:n / vt 18:n varrella keskustan läheisyydessä olevaa pysäkkiparia, Vähänkyrön osalta tarkastellaan Merikaarron pysäkkiparia, kirkonkylän pysäkkiparia sekä Tervajoen pysäkkiparia. Isokyrön osalta tarkastelun kohteena on Matkahuollon asiamiespiste sekä pysäkkipari kunnan keskustassa ja Tervajoen aseman tienhaarassa.



Kuva 1. Suunnittelualue

## 3.2 Maankäyttö

Useissa kansainvälisissä ja suomalaisissa tutkimuksissa on todettu joukkoliikennetarjonnan laadun parantuvan asukastiheyden kasvaessa. Tutkimusten mukaan yhteys on merkittävä, mitattiinpa tiheyttä asukaskohtaisena taajamapinta-alana tai asukkaina hehtaaria kohti. Tutkimusten mukaan

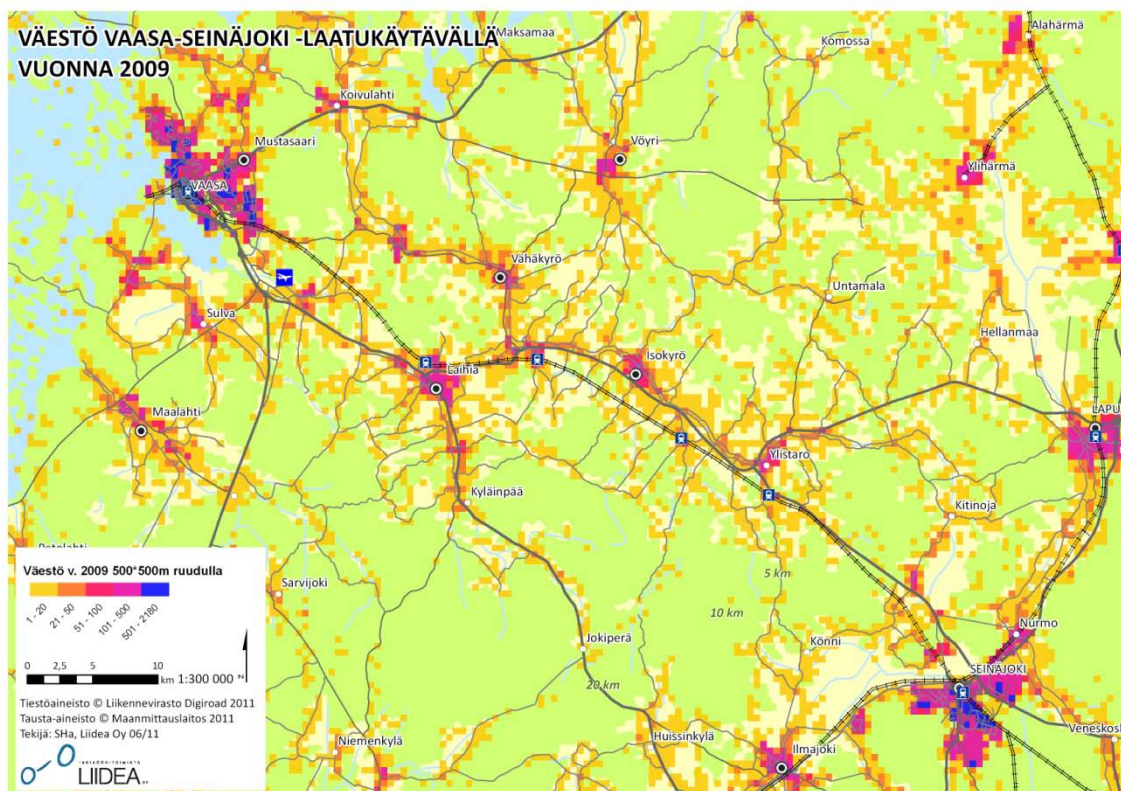


julkisen liikenteen heikentynyt tarjonta on seurausta siitä, että asukaskohtainen taajamapinta-ala kasvaa.

Tutkimuksessa on saatu tuloksia, joiden mukaan asukastiheyden tulisi olla vähintään 20 asukasta hehtaarilla, jotta henkilöautoliikenteen kanssa kilpailevan joukkoliikenteen järjestäminen olisi kaupunkiseuduilla mahdollista. Kyseistä arvoa voidaan pitää jonkinlaisena minimitiheytenä kannattavan joukkoliikenteen järjestämiselle. Joukkoliikenteen kannattavuus täytyy arvioida kuitenkin ta-pauskohtaisesti.

Joukkoliikennelinjojen ja pysäkkien saavutettavuus vaikuttaa joukkoliikenteen matkustajamääriin. Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus on Suomessa Euroopan matalimpia ja sen kilpailukyky henkilöautoon verrattuna on jatkuvasti heikentynyt. Yhteiskuntataloudellisesta ja liikennepoliittisesta näkökulmasta joukkoliikenteen kilpailukykyä pyritään parantamaan, mikä edellyttää voimakkaita toimia erityisesti kasvavilla kaupunkiseuduilla. Yksi keskeisistä keinoista on joukkoliikenteen toimivuuden varmistaminen maankäytön suunnittelun yhteydessä. Lisäksi tarvitaan raideverkon, linja-autoliikenteen laatukäytävien, terminaalien, vaihtopysäkkien ja eri kulkumuodoista koostuvien esteettömien matkaketjujen kehittämistä.

Kuvassa 2 on esitetty sinisellä ne ruudut, joissa asukastiheys ylittää 20 as/ha. YKR-analyysin (Yhdyskuntarakenteen seurannan tietojärjestelmä) pohjana on käytetty 500 x 500 m:n ruutuaineistoa. Analyysistä käy ilmi, että yli 20 as/ha (500 asukasta ruudussa) ylittyy vain Vaasan ja Seinäjoen keskustaajaman tietyillä alueilla. Vaasa–Seinäjoki-laatukäytävällä asutus on kuitenkin joukkoliikenteelle suosiollisesti nauhamaista, mikä tukee kuntarajat ylittävän liikenteen järjestämistä laatukäytävällä.



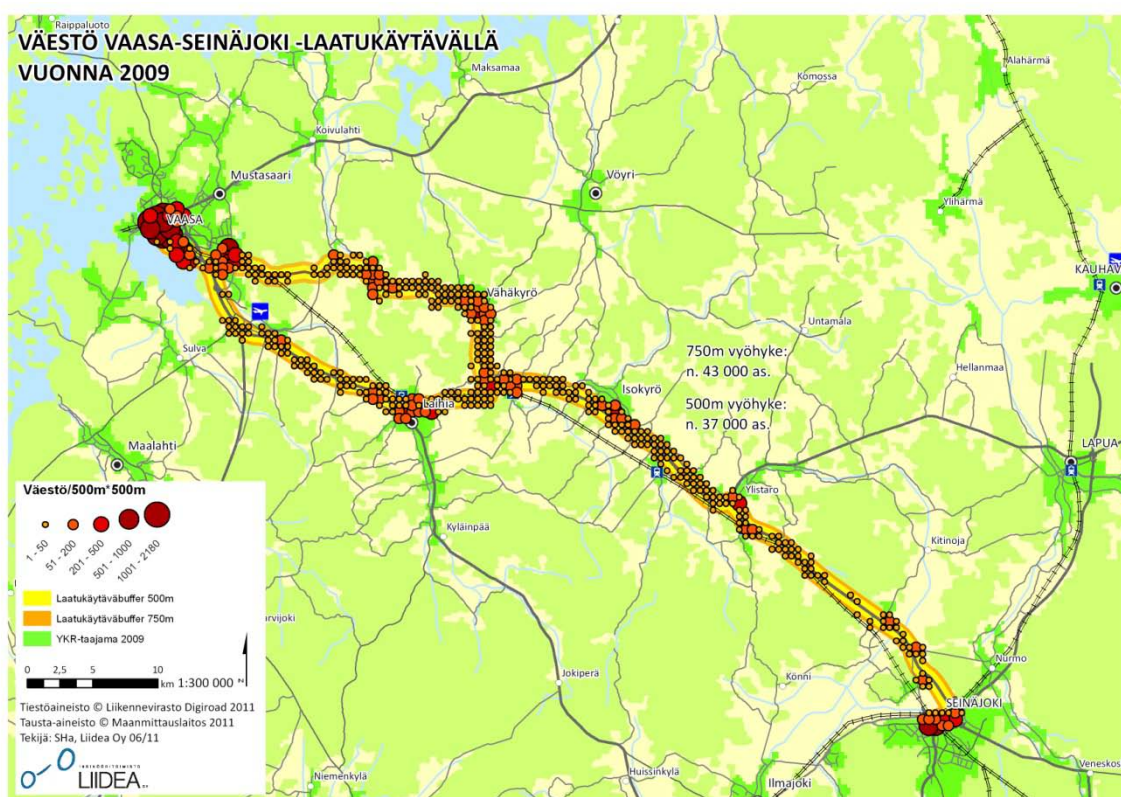
Kuva 2. Väestö Vaasa–Seinäjoki-laatukäytävällä (500 x 500 m:n ruuduissa)

Yhdyskuntarakenteella on selvä vaikutus kotitalouksien henkilöauton omistukseen ja käyttöön. Kaupunkimaisissa asuinkunnissa kotitalouksien autotiheys, autollisten kotitalouksien osuus ja keskimääräiset ajosuoritteet ovat pienemmät kuin maaseutukunnissa. Maaseudulla 85 prosenttia väestöstä asuu autollisessa kotitaloudessa, kaupungeissa prosenttiluku on 76. Autojen lukumäärä kotitalouksissa nähdään yleensä joukkoliikenteen käyttöön vaikuttavana ja sitä vähentävänä tekijänä. Joukkoliikenteen palvelutason eli tarjonnan määrän ja laadun vaikutus kotitalouksien auton hankintapäätöksiin usein unohdetaan.

Suomen autoistumisaste nousi 1980-luvulla jyrkästi mutta kääntyi 1990-luvun laman myötä seuraamaan Pohjoismaiden sekä suunnitelmallisesti rakentuneiden eurooppalaisten maiden autoistumiskehitystä. Nousu on viime vuosina jälleen jyrkentynyt. Tällä hetkellä Suomessa on yhteensä noin 2,8 miljoonaa rekisteröityä henkilöautoa, eli noin 526 henkilöautoa tuhatta asukasta kohden. Henkilöautotiheys vaihtelee merkittävästi kunta- ja maakuntakohtaisesti. Vähiten henkilöautoja tuhatta asukasta kohden on Uudellamaalla, noin 463 kappaletta, ja eniten Etelä-Pohjanmaalla, noin 613 kappaletta. Tässä selvityksessä mukana olevista kunnista Vaasassa on henkilöautoja tuhatta asukasta kohden noin 553, Seinäjoella 646, Laihialla 656, Isossakyrössä 901 ja Vähässä-kyrössä 704. Edellä mainituilla lukemilla voidaan katsoa olevan merkitystä kulkumuodon valintaan.

### 3.3 Väestö ja pendelöinti

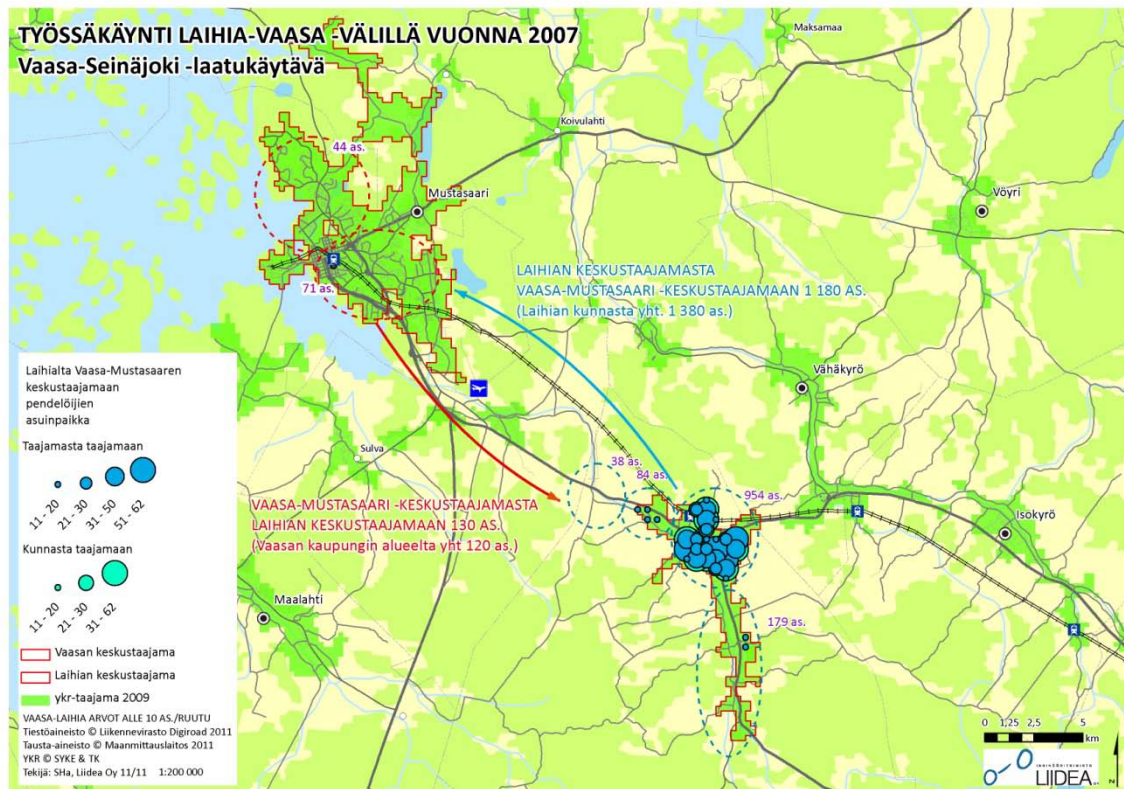
Tilastokeskuksen mukaan Seinäjoki–Vaasa-laatukäytävän kuntien alueella asui vuonna 2009 yhteensä 134 991 asukasta, ja työvoimaa oli hieman yli 75 000 henkilöä. Laatukäytävän vaikutusalueella 750 metrin etäisyydellä asui noin 43 000 henkilöä ja 500 metrin etäisyydellä noin 37 000 henkilöä.



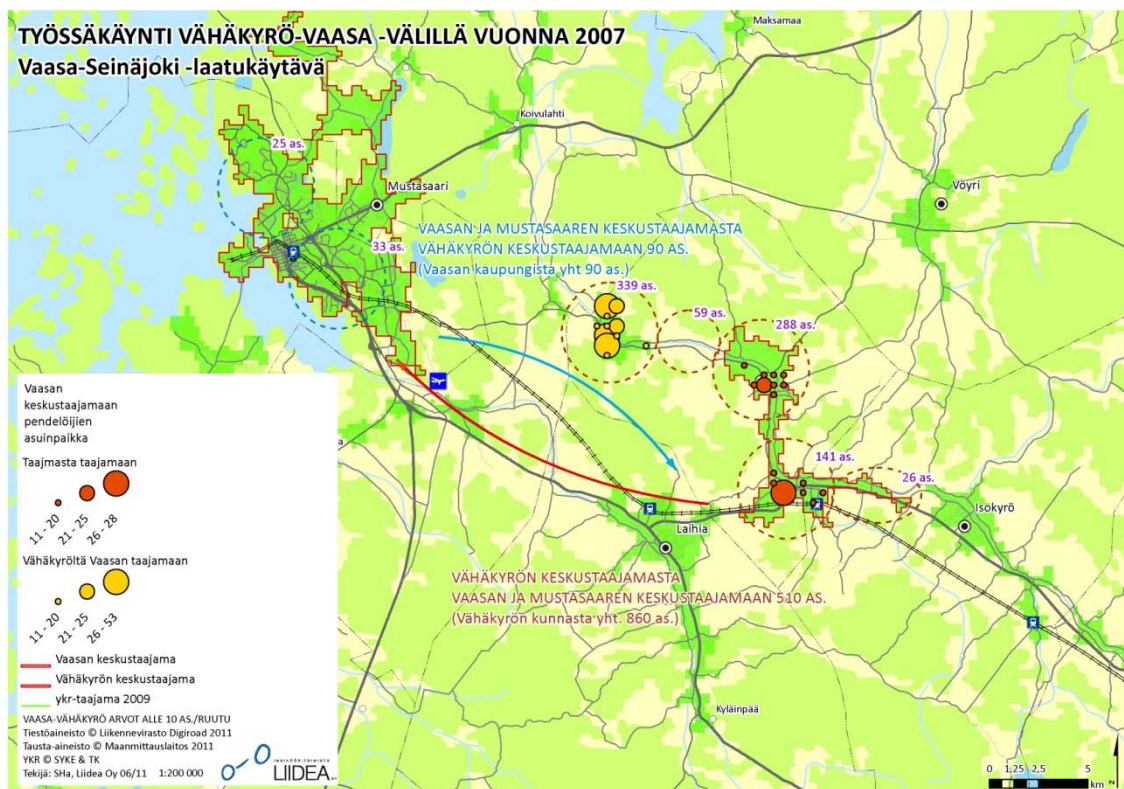
Kuva 3. Väestö Vaasa–Seinäjoki-laatukäytävällä 500 ja 750 metrin etäisyydellä

Kaikkien pendelöijien asuinpaikka ei sijaitse joukkoliikennepalvelujen läheisyydessä. Seuraavissa kuvissa (kuvat 4–8) on esitetty pendelöintiä kuntien YKR-taajama-alueiden välillä. Näillä alueilla laatukäytävän joukkoliikennepalvelut voidaan olettaa olevan kohtuudella saavutettavissa ainakin liityntäliikenteen avulla. Lisäksi on YKR-aineistoa hyödyntäen selvitetty pendelöintiä laatukäytävän vaikutusalueelta Vaasaan Runsorin alueelle, yliopistolle, ABB Strömbergin alueelle sekä keskussairaalaan (kuvat 9–12). Seinäjoen osalta on selvitetty pendelöintiä sekä Seinäjoen keskussairaalaan että Framin alueelle (kuvat 13–14).



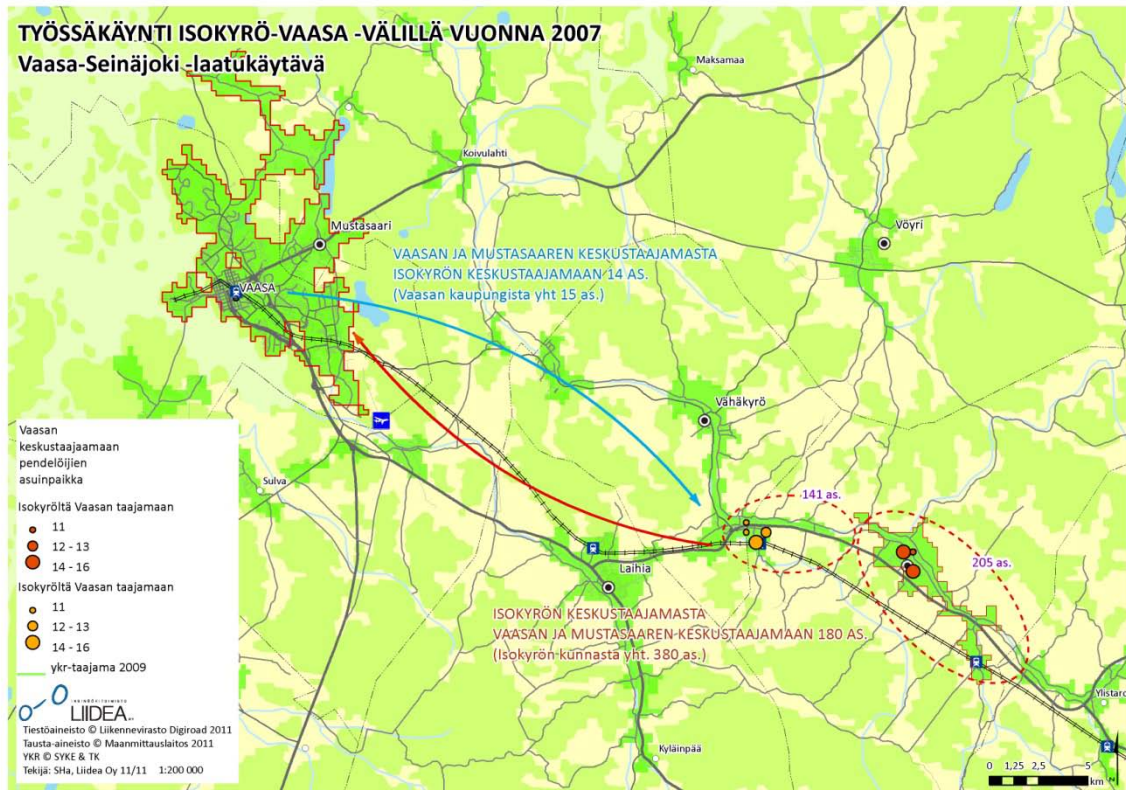


Kuva 4. Työssäkäynti Laihia–Vaasa-välillä vuonna 2007



Kuva 5. Työssäkäynti Vähäkyrö–Vaasa-välillä vuonna 2007





Kuva 6. Työssäkäynti Isokyrö–Vaasa-välillä vuonna 2007

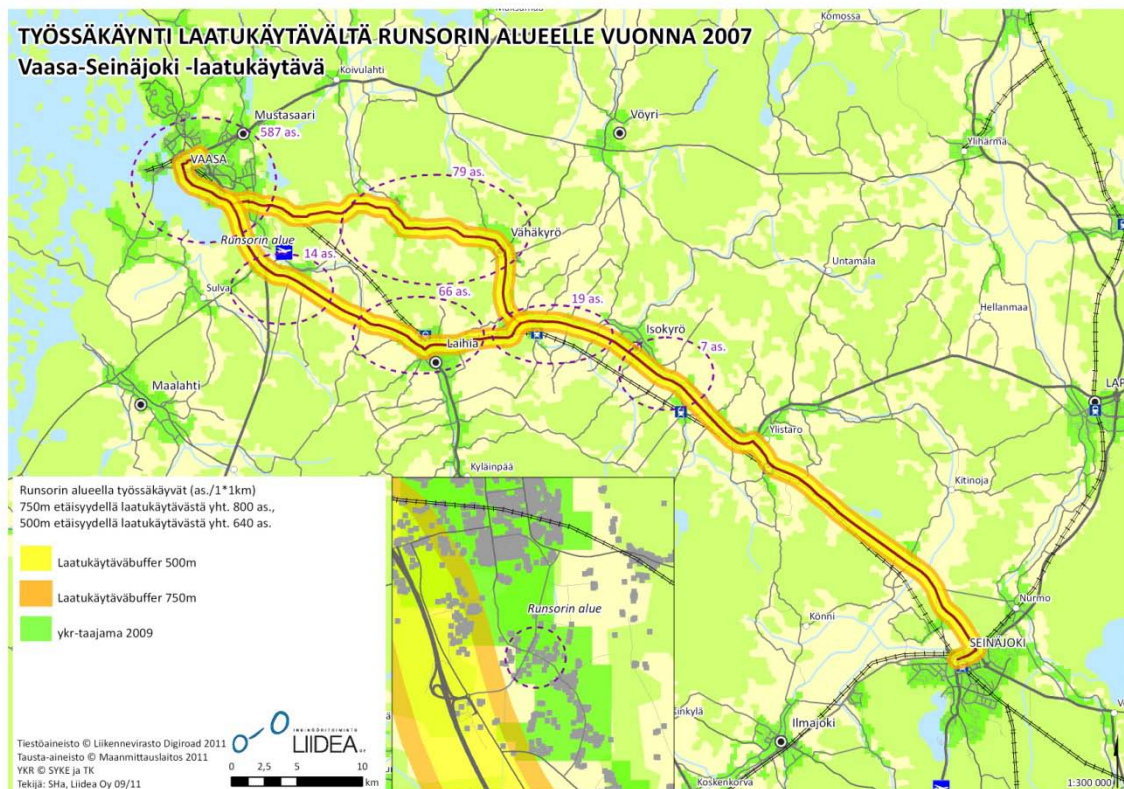


Kuva 7. Työssäkäynti Isokyrö–Seinäjäjoki-välillä vuonna 2007



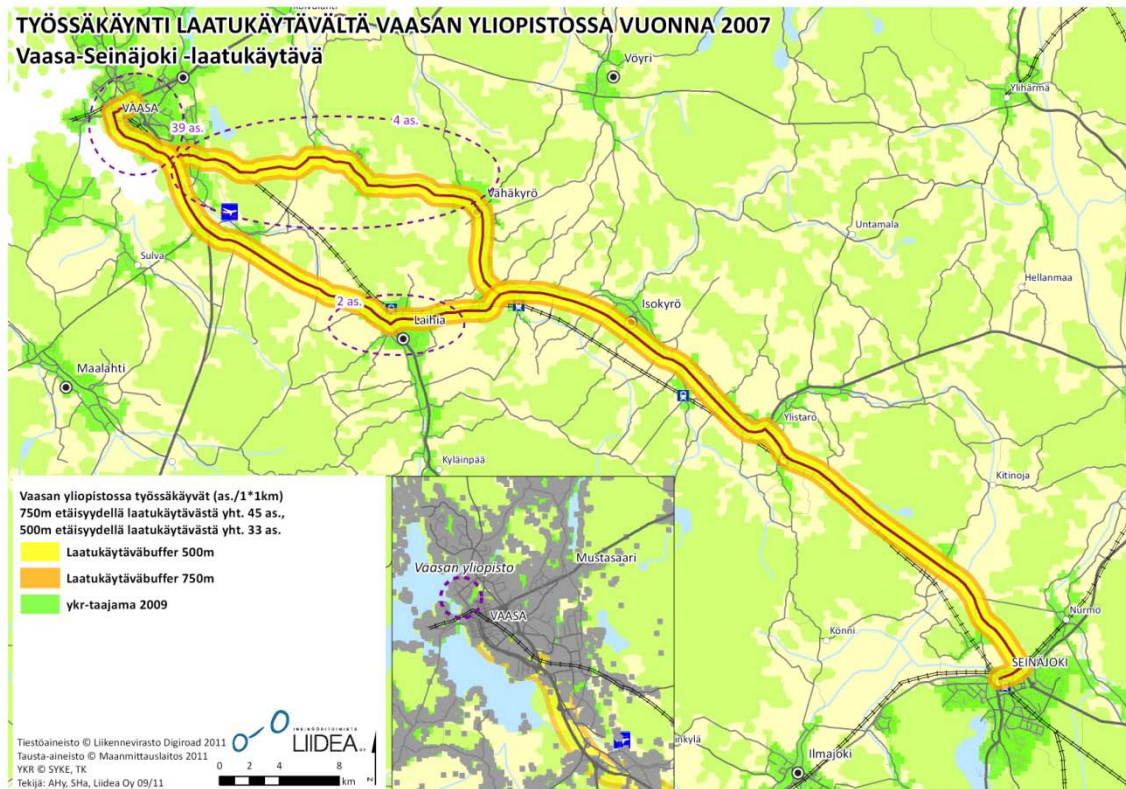


Kuva 8. Työssäkäynti Seinäjoki–Vaasa-välillä vuonna 2007

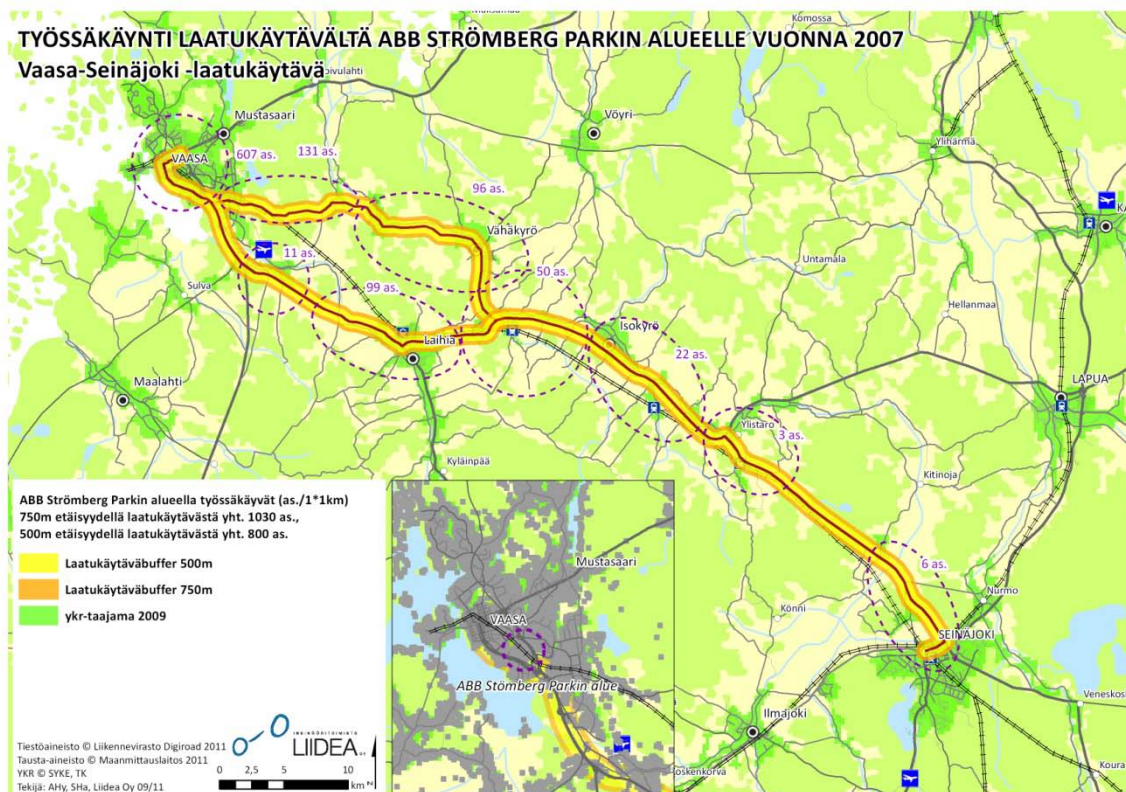


Kuva 9. Työssäkäynti Runsin alueelle Vaasa–Seinäjoki-laatukäytävältä vuonna 2007



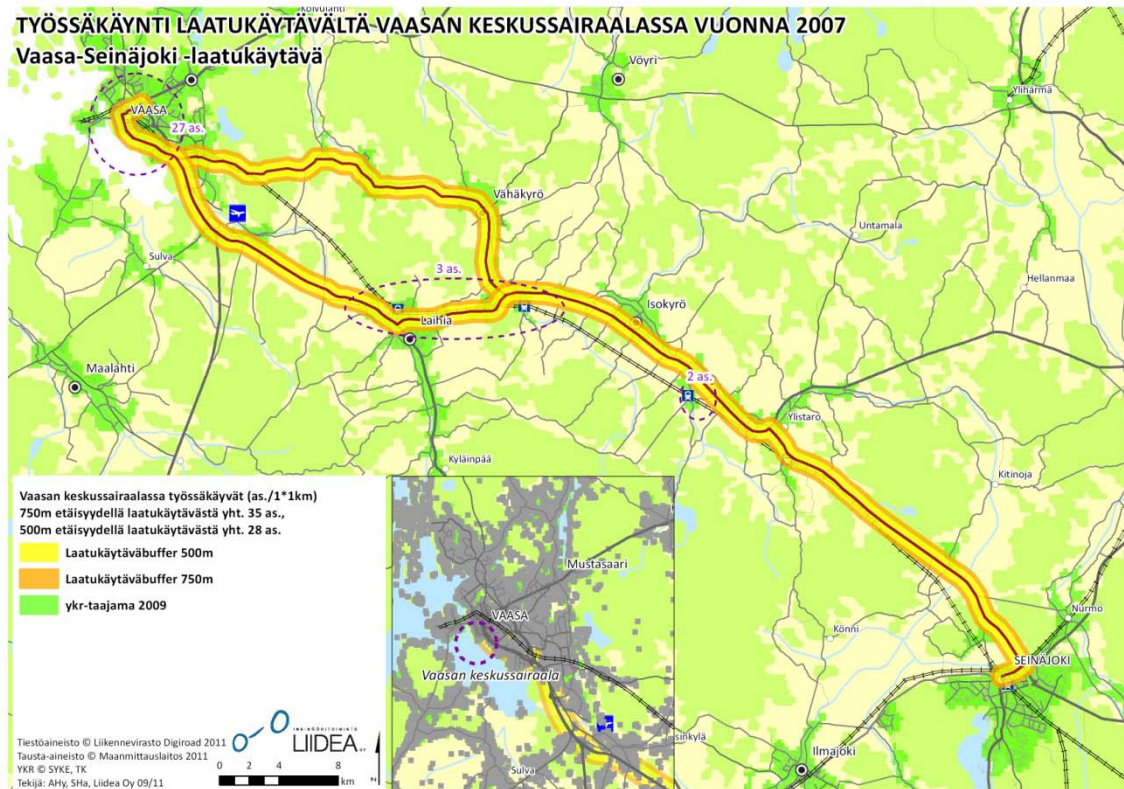


Kuva 10. Työssäkäynti Vaasan yliopiston alueelle Vaasa–Seinäjoki-laatukäytävältä vuonna 2007

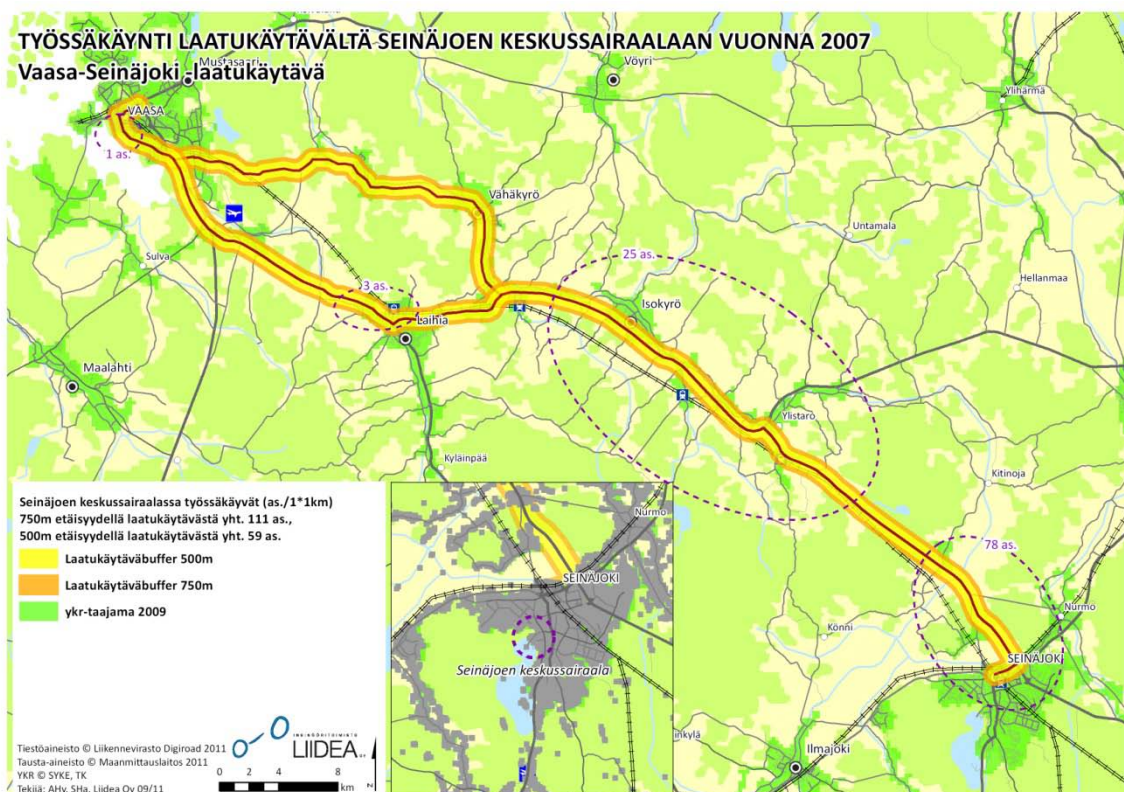


Kuva 11. Työssäkäynti ABB Strömberg parkin alueelle Vaasa–Seinäjoki-laatukäytävältä vuonna 2007

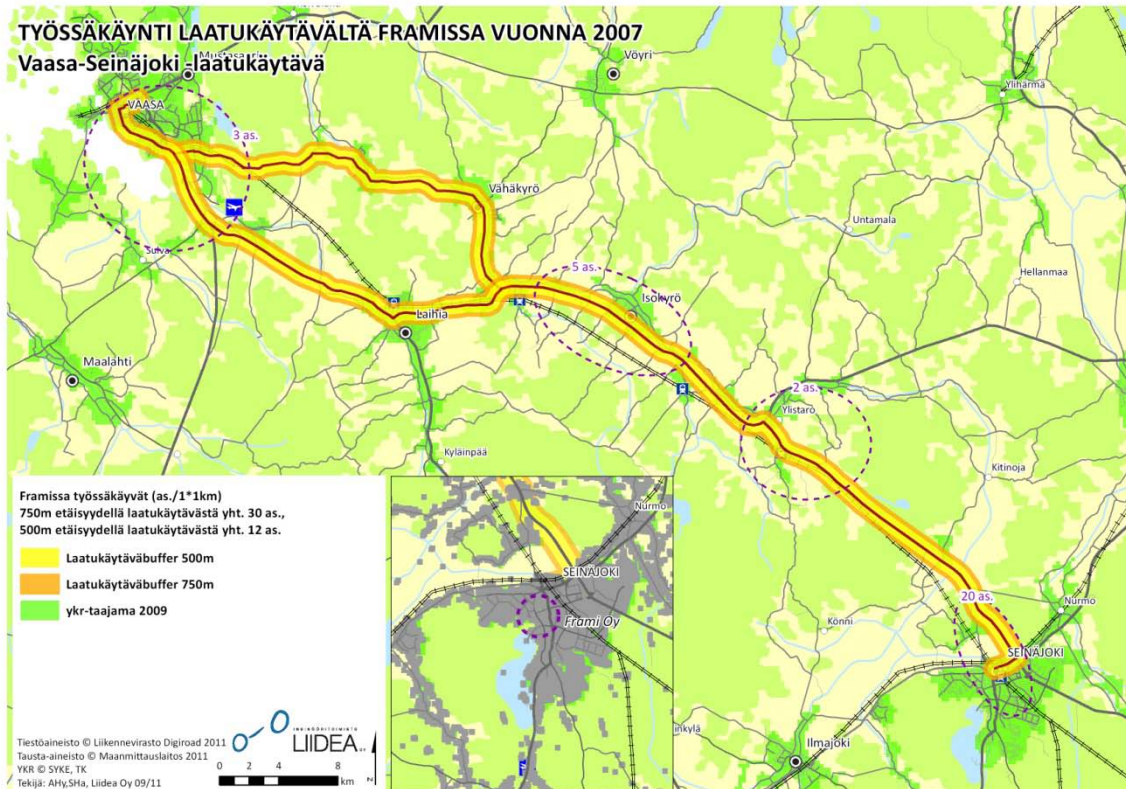




Kuva 12. Työssäkäynti Vaasan keskussairaalan alueelle Vaasa–Seinäjoki-laatukäytävältä vuonna 2007



Kuva 13. Työssäkäynti Seinäjoen keskussairaalan alueelle Vaasa–Seinäjoki-laatukäytävältä vuonna 2007



Kuva 14. Työssäkäynti Framin alueelle Vaasa–Seinäjoki-laatukäytävältä vuonna 2007



### 3.4 Opiskeluvirrat

Laatukäytävän opiskeluvirtojen selvittämiseksi on hyödynnetty Opetushallituksen ylläpitämä koulutuksen ja siihen läheisesti liittyvien tilastotietojen raportointipalvelua (WERA). Tilastot perustuvat Tilastokeskuksen ja Opetushallituksen keräämiin tietoihin ja rekistereihin. Opiskeluvirtoja on selvitetty yhteishaussa vuosina 2008 - 2011 hyväksytyjen opiskelijoiden kotialueen mukaan. Tiedot ovat siten lähinnä suuntaa antavia. Tarkkoja tilastotietoja yhteishaun jälkeen opiskelupaikoissa mahdollisesti tapahtuneista muutoksista ei ole saatavilla.

Taulukko 1. Yhteishaussa vuosina 2008–2011 hyväksytyt lukioiden ja ammatillisen koulutuksen opiskelijavirrat (WERA 2011).

Yhteishaussa koulutukseen hyväksytyt kotipaikan mukaan				
Vaasaan				
	2008	2009	2010	2011
Vaasa	798	776	754	800
Laihia	46	36	49	53
Vähäkyrö	67	57	57	64
Isokyrö	6	17	22	28
Ylistaro	2			
Seinäjoki	7	31	21	28
Mustasaari	160	162	166	190

Yhteishaussa koulutukseen hyväksytyt kotipaikan mukaan				
Seinäjoelle				
	2008	2009	2010	2011
Vaasa	1	9	9	10
Laihia	7	3	3	2
Vähäkyrö	3	1	4	3
Isokyrö	31	34	33	28
Ylistaro	55			
Seinäjoki	511	862	938	849
Mustasaari	0	1	0	0

## 3.5 Linja-autoliikenne

### 3.5.1 Vakiovuorojen reitit

Seinäjoen ja Vaasan välillä liikennöivät vakiovuorot kulkevat pääasiassa seuraavaa reittiä: Vaasan katuverkolta valtatiä 3 Laihialle ja Laihialta valtatiä 18 Tervajoen, Isonkyrön ja Ylistaron kautta Seinäjoen katuverkolle.

Talviarkena Vaasan ja Tervajoen välillä ajaa yhteensä seitsemän vuoroa Vähänkyrön kautta ja seututietä numero 717. Osa vakiovuoroista ajaa Isonkyrön ja Ylistaron ohi valtatiä 18 mutta osa pysähtyy Isonkyrön keskustassa ja/tai Ylistaron Matkahuollolla. Laihialla vakiovuorot pysähtyvät joko Laihian Matkahuollolla tai Laihian aseman tienhaarassa. Talviarkisin yhteensä kaksi vuoroa ajaa Ylistaron ja Seinäjoen välillä Kitinojan kautta reittiä Lapuantie–Hanhikoskentie–Koskelantie–Kitinojantie.

**Vaasan** katuverkossa on kaupunkiin tultaessa ja sieltä lähdettäessä Matkakeskus–Vaasanpuistikko–Koulukatua–keskussairaala–Hietalahdenkatu-reitti yleisin. Sen jälkeen osa vuoroista jatkaa Rantamaantietä ja osa valtatiä 3. Vähänkyrön kautta ajavat vakiovuorot käyttävät samaa reittiä, kunnes erkaantuvat Vanha Vaasaan ja sieltä seututielle 717.

**Laihialla** suurin osa vakiovuoroista ajaa valtatiä kolme ja Kauppatietä Laihian Matkahuoltoon. Matkahuollolta jatketaan Kauppatietä valtatielle 18. Nopeat vakiovuorot pysähtyvät Laihialla Asematien tienhaaran pysäkillä.

**Tervajoella** vakiovuorot pysähtyvät Matkahuollolla. Osa vuoroista liikennöi Tervajoki–Vaasa-välin seututietä 717 pitkin ja Vähänkyrön kautta.

**Isossakyrössä** osa vakiovuoroista ajaa Matkahuollon asiamiespisteelle Kyröjoen vartta (Pohjan-kyröntie) välin Hevonkoski–Isokyrö ja/tai välin Isokyrö–Napue. Muutamit vuorot kulkevat suoraan valtatiä 18 poikkeamatta keskusta.

**Ylistarossa** muutamit vuorot kulkevat välin Isokylä–Ylistaro Kyröjoen vartta (Alapääntie). Nopeat vakiovuorot ajavat suoraan valtatiä 18 ja pysähtyvät joko pikavuoropysäkillä Matinpäälöntien liittymän kohdalla tai käyvät Ylistaron Matkahuollossa. Suurin osa vakiovuoroista ajaa Ylistaron keskustan läpi Kaukolanraittia pitkin ja palaa Matkahuollolta Kaukolanraitin ja Rapakujan kautta valtatielle 18.

**Seinäjoella** osa vakiovuoroista ajaa Heikkilän kautta ja osa ajaa suoraan valtateita 18 ja 19. Molemmat reitit tulevat Valtionkatua Seinäjoen Matkakeskukselle.

### 3.5.2 Pikavuorojen reitit

Pikavuoroja kulkee Seinäjoki–Vaasa-välillä vastaavia reittejä kuin vakiovuorot. Lähes kaikki kuitenkin ajavat valtatiä 18 poikkeamatta keskustoihin Isossakyrössä tai Ylistarossa. Osa pikavuoroista kulkee valtatiä 3 ja liittyy laatuikäytävälle vasta Laihia–Vaasa-välillä.

**Vaasassa** osa pikavuoroista ajaa vakiovuorojen kanssa samaa reittiä Vaasanpuistikko–Koulukatu–Hietalahdenkatu, minkä jälkeen ne liittyvät valtatielle 3.

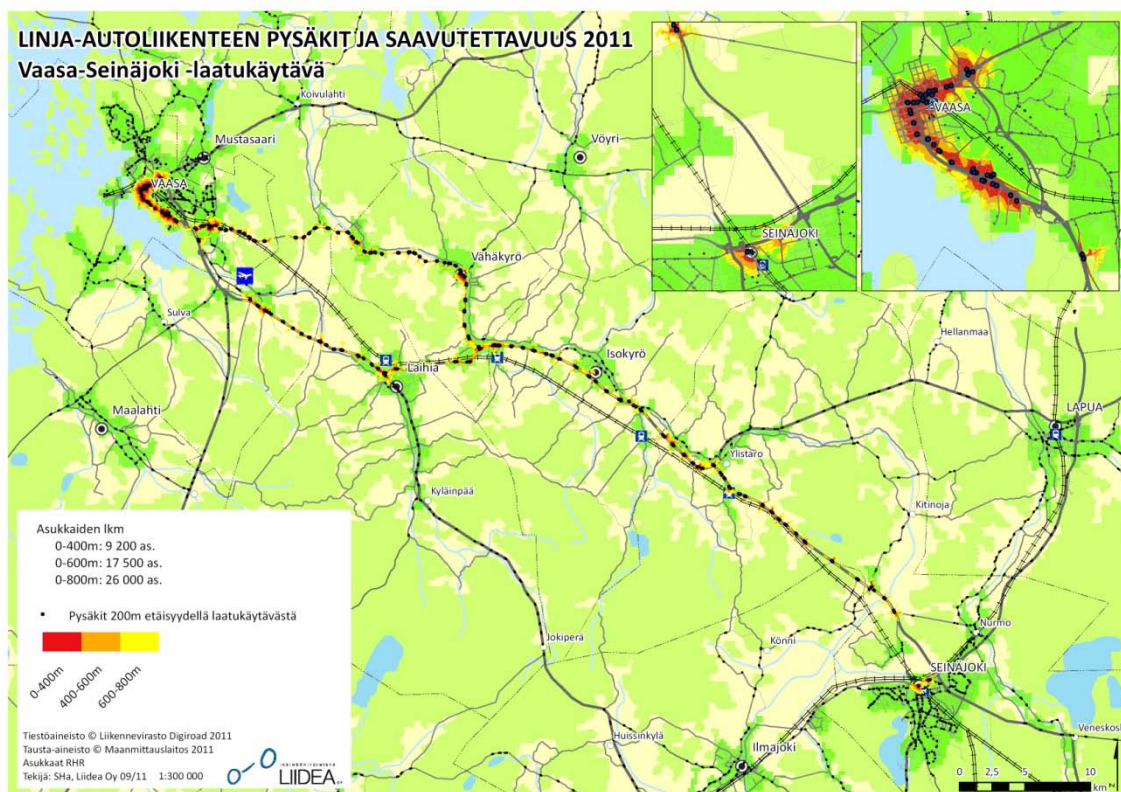
**Laihialla** pikavuorot pysähtyvät Matkahuollolla ja Tervajoella valtatie 18 ja Vähänkyröntien (seututie 717) liittymän kohdalla.

**Isossakyrössä ja Ylistarossa** pikavuorot ajavat joko Matkahuollon kautta tai valtatiä 18. Valtatie 18 varrella on pikavuorojen pysäkki Isossakyrössä Kyröntien liittymässä ja Ylistarossa ST1-huoltoaseman yhteydessä.

**Seinäjoella** pikavuorot ajavat valtateita 18 ja 19 ja Valtionkatua Seinäjoen matkakeskukselle.

### 3.5.3 Pysäkkien saavutettavuus

Vaasa–Seinäjoki-joukkoliikenteen laatukäytävän pysäkkien vaikutusalueella väestömäärä on kuitenkin huomattavasti vähäisempi. Noin 400 metrin kävelyetäisyydellä pysäkestä asuu yhteensä noin 9 200 asukasta, 600 metrin kävelyetäisyydellä 17 500 asukasta ja 800 metrin kävelyetäisyydellä 26 000 asukasta (kuva 15).



Kuva 15. Linja-autoliikenteen pysäkit ja niiden saavutettavuus

### 3.5.4 Linja-autoliikenteen tarjonta

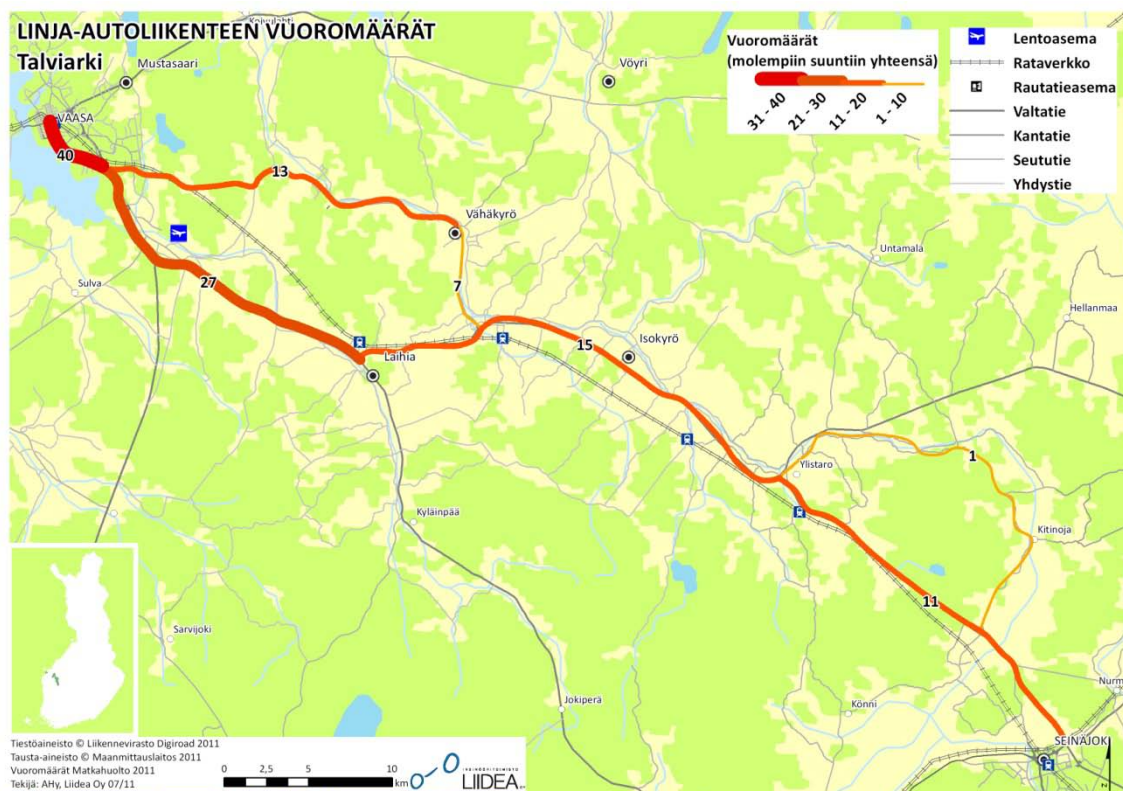
Eniten linja-autoliikennettä on Vaasan ja Laihian välillä, jossa liikennöi talviarkisin yhteensä 28 vuoroa. Lisäksi Vaasasta lähtee muutamia vuoroja, jotka erkanevat Vikbyn kohdalla seututielle 673 Maalahtea kohti ja valtatielle 8 Kristiinankaupunkia kohti. Laihian ja Ylistaron välillä talviarkena on 15 vuoroa ja Ylistarosta Seinäjoelle 13 vuoroa (joista kaksi Kitinojan kautta). Vaasasta Vähänkylään on 13 vuoroa, joista osa jatkaa Vähästäkylästä Tervajoelle (7 vuoroa) ja loput erkanevat seututietä 718 Vöyrin suuntaan.

Kesäaikana vuorot pysyvät Laihian ja Seinäjoen välillä suurin piirtein samana, mutta Vaasa–Laihia-väliltä vuorot vähenevät 28 vuorosta 17 vuoroon. Myös Vaasa–Vähäkyrö-välillä vuoromäärä putoaa seitsemään ja Vähäkyrö–Tervajoki-välillä yhteen vuoroon.

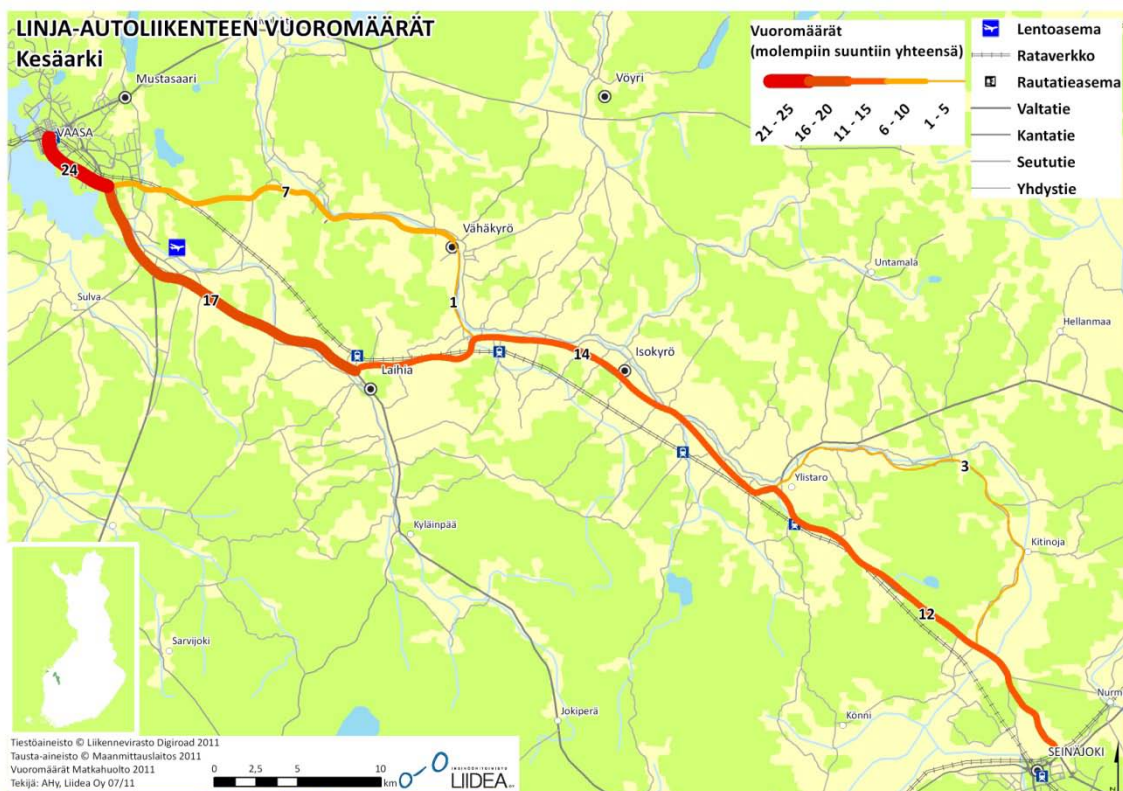
Lauantaisin Vaasa–Laihia-välillä on seitsemän vuoroa ja muilla laatukäytävän yhteysväleillä yhdestä kolmeen vuoroa. Vuorot puuttuvat Vähänkylän ja Tervajoen väliltä sekä Kitinojan kautta kulkevat yhteydet väliltä Ylistaro–Seinäjoki.

Sunnuntaisin Vaasan ja Laihian välillä on 10 vuoroa ja Laihialta Seinäjoelle neljästä viiteen vuoroa. Kuten lauantaisin, myös sunnuntaisin yhteydet puuttuvat Vähänkylän ja Tervajoen väliltä ja Kitinojan kautta kulkevat yhteydet väliltä Ylistaro–Seinäjoki.



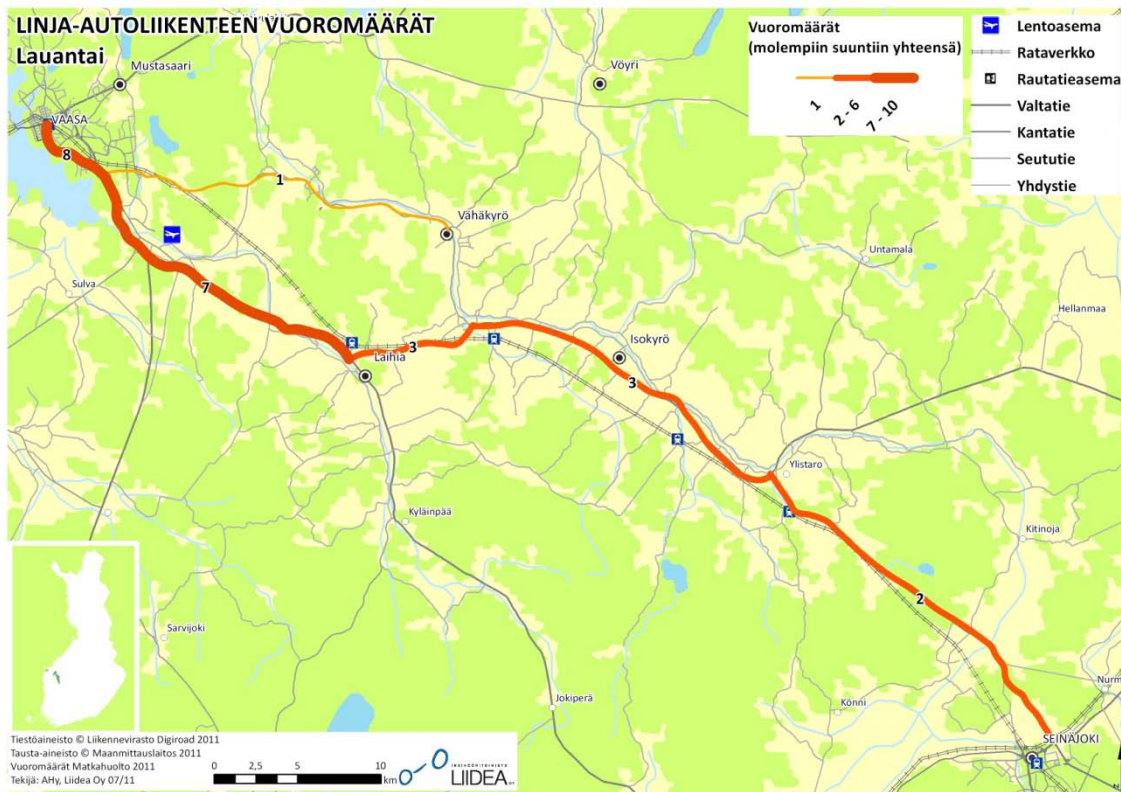


Kuva 16. Linja-autoliikenteen tarjonta talviarkipäivänä, molemmat suunnat yhteensä (Matkahuolto 2011)

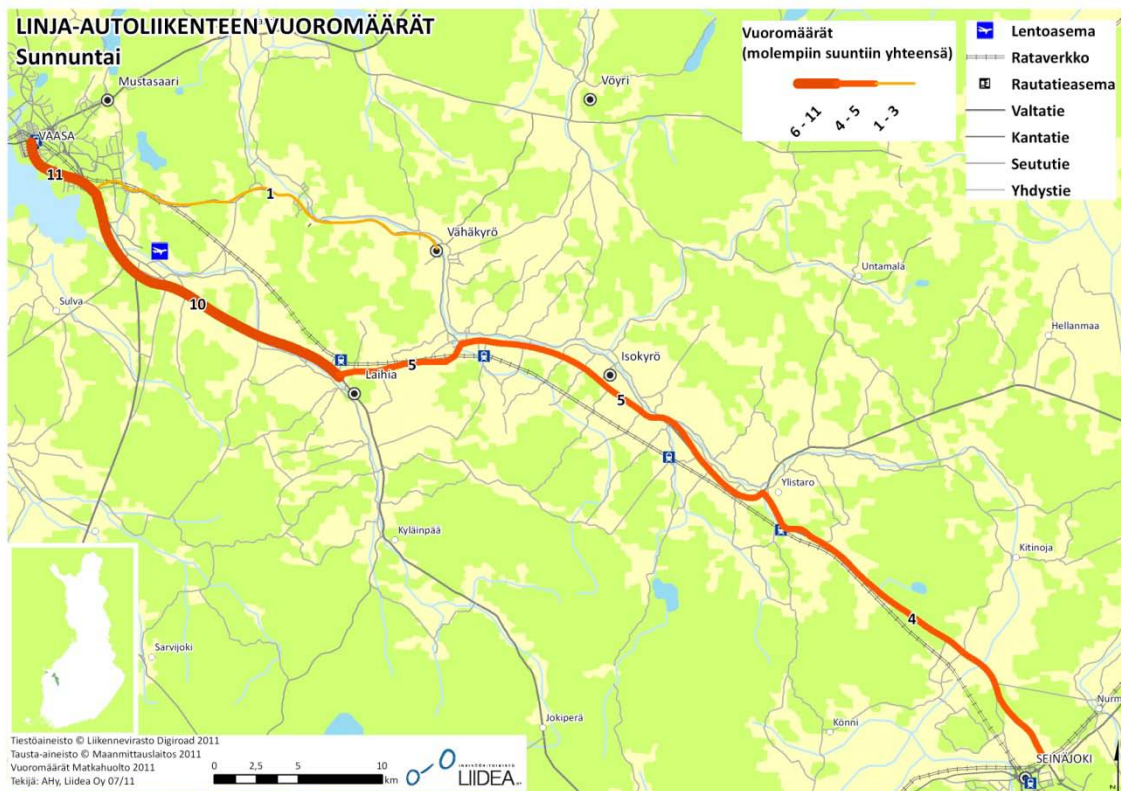


Kuva 17. Linja-autoliikenteen tarjonta kesäarkipäivänä, molemmat suunnat yhteensä (Matkahuolto 2011)





Kuva 18. Linja-autoliikenteen tarjonta lauantaisin, molemmat suunnat yhteensä (Matkahuolto 2011)



Kuva 19. Linja-autoliikenteen tarjonta lauantaisin, molemmat suunnat yhteensä (Matkahuolto 2011)

### 3.5.5. Seinäjoki–Vaasa-liikenne

Vaasasta on Seinäjoelle talviarkisin kuusi linja-autoliikenteen vuoroa ja kesäarkisin viisi vuoroa. Seinäjoelta Vaasaan on sekä talvisin että kesäisin viisi vuoroa. Matkaa Vaasan ja Seinäjoen välillä on noin 80 kilometriä, ja matka-aika vaihtelee välillä 1:10–1:50 t.

Työ- tai koulumatkat Seinäjoelta Vaasaan onnistuvat linja-autoliikennettä käyttäen, mikäli työt tai koulu alkavat kello 6.45 tai 7.45 jälkeen ja loppuvat ennen kello 16.05, 16.30 tai 17.15. Työ- tai koulumatkoja Vaasasta Seinäjoelle on puolestaan melko vaikea toteuttaa linja-autoliikennettä käyttäen, mutta junalla niiden toteuttaminen onnistuu. Aamun linja-autoyhteydet ovat Seinäjoella kello 5.30 ja 9.00, ja iltapäivällä Vaasaan lähtee ainoastaan yksi vuoro, kello 17.50.

Taulukko 2. Seinäjoki–Vaasa-yhteysvälin linja-autoliikenteen tarjonta (Matkahuolto 2011)

ASEMA	M-P	M-P++	M-P+	M-P+	M-L	M-P++	M-P+	M-P, SS+
Vaasa	4.15	7.05	7.45	9.00	10.10	16.05	16.30	17.15
Laihia	4.35 th	7.35	8.15	-	10.30	16.40	16.55	17.35
Vähäkyrö	-	-	-	9.30	-	-	-	-
Isokyrö	4.45 vt	7.55	8.45	9.50	10.45 vt	17.05	17.15	17.47 vt
Ylistaro matkahuolto	4.55 vt	8.15	9.05	10.05	10.55 vt	17.25	17.30	17.57 vt
Seinäjoki	5.30	9.00	9.35	10.35	11.20	17.55	18.00	18.30

ASEMA	M-P+	M-P++	M-P	M-P++	M-P+	M-P	M-L
Seinäjoki	5.30	5.15	6.15	10.45	11.00	14.00	17.50
Ylistaro	5.50 vt	5.40	6.40	11.15	11.30	14.35	18.10 vt
Isokyrö	6.00 vt	5.55	6.55	11.30	11.45	15.00	18.20 vt
Vähäkyrö	-	-	-	-	-	15.25	-
Laihia	6.10 th	6.15 th	7.15 th	11.50	12.10	-	18.35
Vaasa	6.45	6.45	7.45	12.20	12.40	15.55	19.00

Selitykset:

th	Tienhaara
vt	Valtatien 18 varrelta
+	Kouluvuoden aikana
++	Koulujen kesäloman aikana
13.30	Pikavuoro
SS+	Sunnuntaisin, mutta lähemmäs sattuvista pyhäpäivistä vain viimeisenä

## 3.6. Junaliikenne

Seinäjoki–Vaasa-rataosuudella liikennöi viikonpäivästä riippuen 15–17 junavuoroa päivässä (molemmat suunnat yhteensä). Lähes kaikki vuorot pysähtyvät Laihialla, Tervajoella, Isossakyrössä ja Ylistarossa. Vaasasta lähtevistä junista aamun ensimmäinen ja iltapäivällä kello 14.53 lähtevä juna pysähtyvät vain Tervajoella, samoin kuin Seinäjoelta Vaasaan kello 20.45 lähtevä juna.

Päivän ensimmäinen junavuoro saapuu Vaasaan kello 10.32, joten työssäkäynti- ja opiskeluyhteys Seinäjoelta puuttuu. Mahdollinen paluuyhteys Vaasasta lähtee kello 15.22. Sen sijaan työmatkat Vaasasta Seinäjoelle ovat mahdollisia junayhteyksiä käyttäen, sillä Seinäjoelle saapuu junia Vaasasta kello 6.42, 7.20 ja 8.40. Iltapäivällä Seinäjoelta lähtee paluuyhteys kello 16.38.

Matka-aika Seinäjoen ja Vaasan välillä junalla on yhteydestä riippuen 50–60 min. Se on keskimäärin 15–30 minuuttia vähemmän kuin bussilla.

Taulukko 3. Seinäjoki–Vaasa-yhteysvälin junaliikenteen tarjonta (lähde: VR, joulukuu 2011)

ASEMA	M-P	M-L	M-S	M-S	M-S	M-S	M-S	M-S	M-S	M-P,S
Vaasa	05.53	06.35	7.35	9.14	12.22	14.53	15.22	16.30	18.08	19.30
Laihia	I	6.51	7.51	9.30	12.38	I	15.38	16.46	18.24	19.46
Tervajoki	06.13	6.58	7.59	9.38	12.46	I	15.46	16.54	18.32	19.54
Isokyrö	I	7.08	8.10	9.49	12.57	I	15.57	17.05	18.46	20.05
Ylistaro	I	7.15	8.18	9.57	13.05	I	16.05	17.13	18.57	20.13
Seinäjoki	06.42	7.30	8.33	10.12	13.20	15.39	16.20	17.28	19.09	20.28
ASEMA	M-P	M-L	M-S	M-S	M-S	M-S	M-S	M-S	M-P,S	M-S
Seinäjoki	7.47	9.23	10.42	12.30	13.38	16.38	18.25	19.38	20.33	21.24
Ylistaro	7.57	9.37	10.56	I	13.52	16.52	I	19.52	I	21.38
Isokyrö	8.05	9.45	11.04	12.52	14.00	17.00	I	20.00	I	21.46
Tervajoki	8.20	9.59	11.15	I	14.11	17.15	18.53	20.15	21.01	21.57
Laihia	8.28	10.07	11.23	I	14.19	17.23	I	20.23	I	22.05
Vaasa	8.45	10.24	11.40	13.25	14.36	17.40	19.15	20.40	21.23	22.22

Taulukko 4. Matkustajamäärät Vaasa–Seinäjoki-välin asemilla

ASEMA	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Seinäjoki	562000	590000	606000	623000	673000	654600	681367
Vaasa	306453	310043	315331	328475	352709	345214	348844
Laihia	22883	22903	24990	25752	27473	26397	24535
Tervajoki	23589	24643	25013	24465	26634	24780	23578
Isokyrö	10412	10307	10837	11768	12794	12386	11139
Ylistaro	13632	13240	13240	12537	12587	11449	11264

# 4 Asukaskysely sekä kysely linja-autoyrittäjille

## 4.1 Kyselytutkimuksen toteutus

Vaasa–Seinäjoki-joukkoliikenteen laatukäytävän kuntien asukkaille järjestettiin kysely, jossa selvitettiin joukkoliikenteen kehittämistarpeita laatukäytävällä. Kyselytutkimus toteutettiin Internet-pohjaista ZEF-arviointi-, kysely- ja tiedonkeruusovellusta hyödyntäen. Kyselyn ajankohta oli 29.8.–22.9.2011. Linkki kyselyyn oli kaikkien alueen kuntien Internet-sivuilla. Lisäksi kyselystä tiedotettiin paikallisissa sanomalehdissä ja radiossa.

Vastauksia kyselyyn tuli yhteensä hieman vajaa 200 kappaletta. Eniten vastaajista oli Vaasasta ja Laihialta. Vastausten perusteella voidaan päätellä, että joukkoliikenteen vuorotarjontaa tulisi lisätä ja jotakin reittimuutoksia tehdä esimerkiksi Runsorin alueelle. Myös asiakkaalle edullisten lipputuotteiden kehittämistä sekä aikatauluinformaatiota pysäkeillä pidettiin tärkeänä. Myös vapaata palautetta tuli jonkin verran.

Projektin kannalta keskeisiä joukkoliikennepysäkkejä selvitettiin liikennöitsijäkyselyllä, joka toimitettiin alueen joukkoliikenneryttäjille sähköpostilla ja osalle yrittäjistä myös paperiversiona. Kysely lähetettiin 12 liikennöitsijälle ja kuusi vastasi kyselyyn. Kyselyn ajankohta oli 2.–16.9.2011.

## 4.2 Asukaskysely

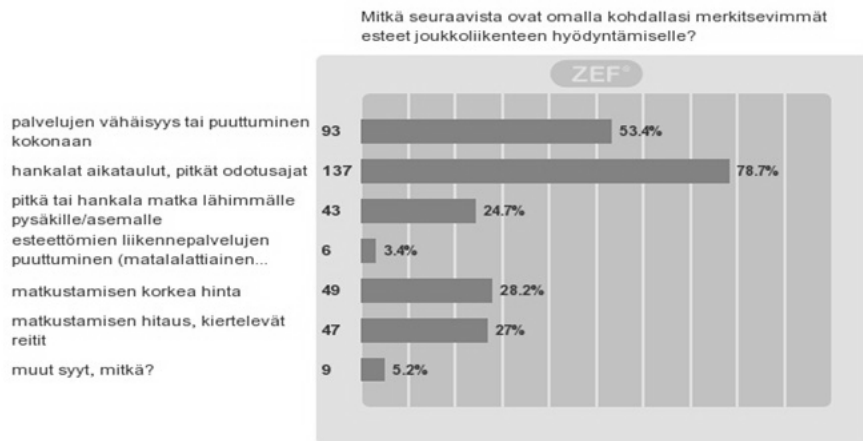
Kyselyyn vastasi yhteensä 203 henkilöä, joista naisia oli hieman enemmän kuin miehiä. Vastaajien ikä painottui 26–45-vuotiaisiin (44 %) ja 46–65-vuotiaisiin (43 %). Alle 25-vuotiaita oli yhteensä vain 15 vastaajaa ja yli 65-vuotiaita vain 11. Vastaajia oli jokaisesta kunnasta. Vähiten vastauksia saatiin Ylistarosta ja Vähästäkyröstä, joista molemmista oli 11 vastausta. Suurimmat vastaajamäärät tulivat Vaasasta (54 vastaajaa) ja Laihialta (40 vastaajaa).

Vastaajista 81 % sanoo käyvänsä töissä kodin ulkopuolella kolmesta seitsemään päivänä viikossa. Opiskelijoita vastaajista on 5 % ja eläkeläisiä 8 %. Suurin osa vastaajista käy töissä tai opiskele-massa Vaasassa (60 %) tai Seinäjoella (17 %). Asioimassa käydään useimmin Vaasassa (42 %) Seinäjoella (23 %) ja Laihialla (18 %).

Kyselyyn vastanneista puolet eivät ole käyttäneet joukkoliikennettä lainkaan viimeisen kolmen kuukauden aikana. Vastaajista jotka ovat käyttäneet joukkoliikennettä, suurin osa käyttää joukkoliikennettä vain harvoin. Vain 18 vastaajaa on niin sanottuja aktiivikäyttäjiä, jotka käyttävät joukkoliikennettä 11–20 kertaa tai yli 20 kertaa kuukaudessa. Junalla on matkustanut useampi vastaaja (77 vastaajaa) kuin linja-autolla (49 vastaajaa). Joukkoliikennematkoja käytetään useilla eri matkatyypeillä: päivittäisiin työ- ja opiskelumatkoihin, työn puitteissa tapahtuvaan muuhun matkustamiseen, asiointimatkoihin, harrastuksiin kulkemiseen ja lomamatkustamiseen. Eri matkatyypit vaativat joukkoliikenneyhteyksiä eri aikoina.

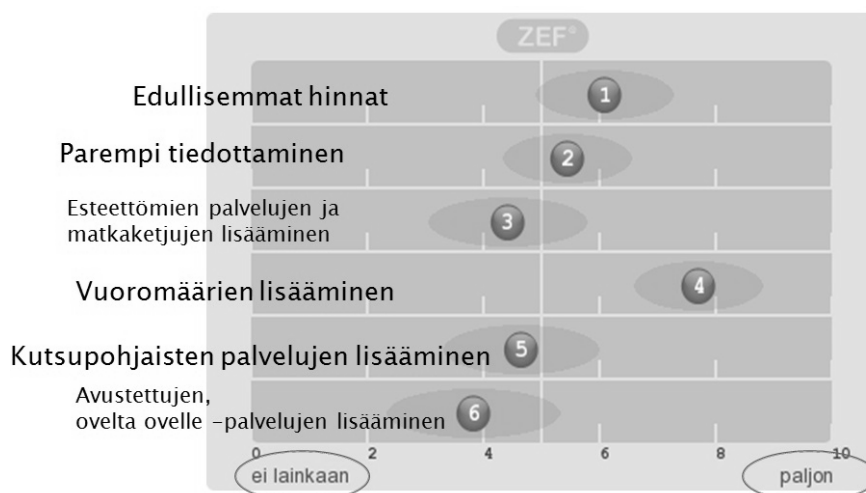
Merkittävimpänä esteenä joukkoliikenteen käytölle nähtiin hankalat aikataulut ja pitkät odotusajat. Lähes 80 % valitsi tämän kolmen merkittävimmän esteen joukkoon. Yli puolet valitsi esteeksi myös palvelujen vähäisyyden tai puuttumisen.





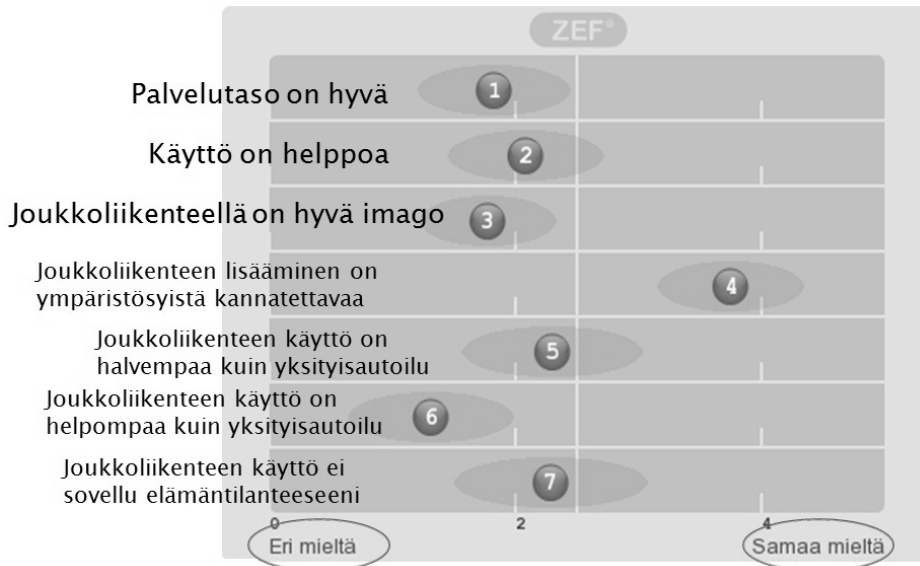
Kuva 20. Merkittävimmät esteet joukkoliikenteen hyödyntämiselle

Joukkoliikenteen käyttöä eniten edistäväksi toimenpiteeksi valittiin vuoromäärien lisääminen. Muita merkittäviä esteitä joukkoliikenteen käytölle ovat pitkä tai hankala matka lähimmälle pysäkillle tai asemalle, matkustamisen korkea hinta ja matkustamisen hitaus. Näistä hintojen alentaminen oli peilautunut vastauksissa joukkoliikenteen käyttöä jonkin verran edistäväksi toimenpiteeksi. Myös parempi tiedottaminen lisäisi vastausten perusteella joukkoliikenteen käyttöä jonkin verran.



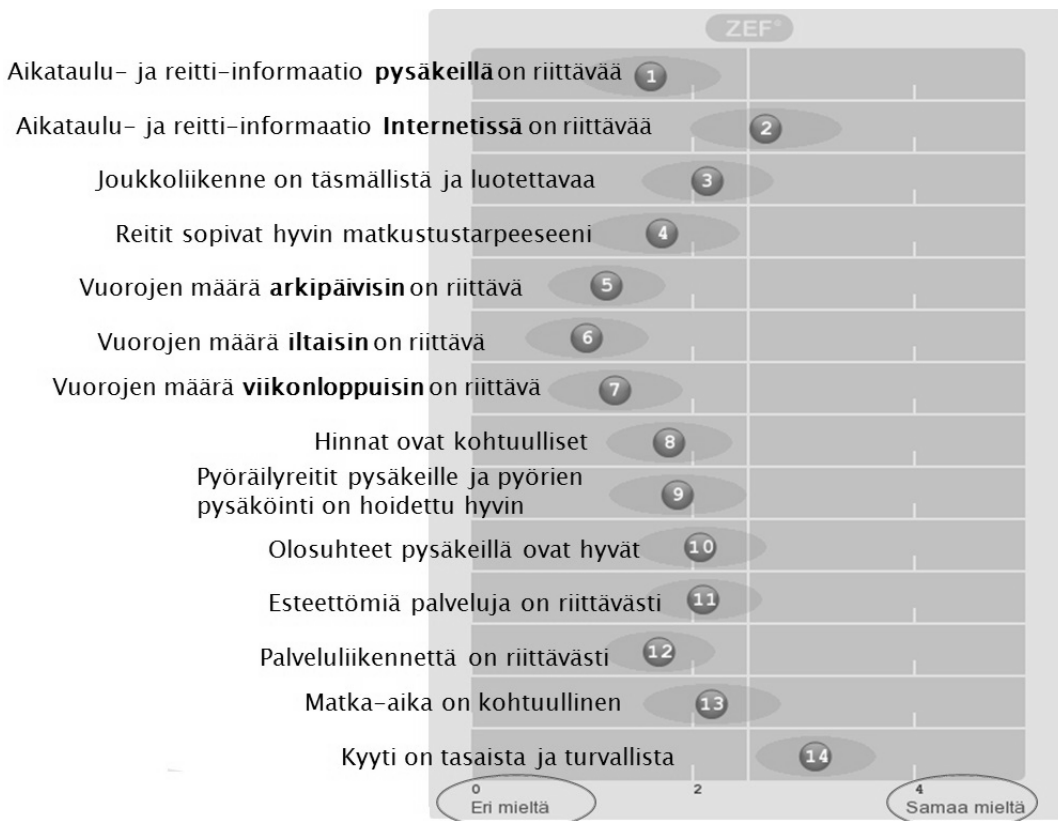
Kuva 21. Vastaajien mielestä joukkoliikenteen käyttöä edistävät toimenpiteet

Vastaajien mielikuva joukkoliikenteestä ei ole kovin hyvä – palvelutasoa ja imagoa ei pidetä kovin hyvänä, eikä käyttöä kovin helppona. Joukkoliikenteen käyttöä ei pidetä merkittävästi halvempana kuin yksityisautoilua, käyttöä pidetään jopa selkeästi vaikeampana kuin yksityisautoilua. Ympäristöystyistä joukkoliikenteen käyttö on kuitenkin vastaajien mielestä selkeästi kannatettavaa.



Kuva 22. Vastaajien mielikuva laatuikäytävän nykyisestä joukkoliikenteestä

Pahimpina puutteina laatuikäytävän joukkoliikenteessä nousi esiin pysäkkien aikataulu- ja reitti-informaatio, vuorojen määrä sekä arkisin, iltaisin että viikonloppuisin ja palveluliikenteen vähäisyys. Parantamistoimenpiteitä vastausten perusteella kaivattiin myös reitteihin (eivät nykyisellään sovi kovin hyvin matkustustarpeeseen), lippujen hinnoitteluun, pyöräilyreitteihin ja pyöräpysäköintiin pysäkkien ja asemien yhteydessä, olosuhteiden parantamiseen pysäkeillä ja esteettömien palvelujen lisäämiseen.



Kuva 23. Vastaajien mielikuva laatuikäytävän nykyisestä joukkoliikenteestä

Vapaapalautteissa toivottiin kiinnitettävän huomiota sekä autojen että pyörien liityntäpysäköintiin: Pyörätelineitä kaivattiin pysäkkien yhteyteen ja asemien yhteyteen toivottiin katoksia ja runkolukituspaikkoja. Ongelmina pidettiin varkaita, ilkivaltaa ja sadetta. Autojen liityntäpysäköintiin toivottiin ilmaista pysäköintiä Seinäjoen Matkakeskukselle ja lisää pysäköintitilaa Orismalan asemalle. Juna- ja linja-autoliikenteeseen toivottiin parempaa kalustoa. Nykyisen kaluston puutteet liittyvät ilmastointiin, lämmitykseen, esteettömyyteen ja luotettavuuteen.

Sekä juna- että linja-autolippujen hinnan toivottiin tulevan omalla autolla kulkemista halvemmaksi. Vastaajat eivät koe mielekkääksi maksaa kalliimpaa hintaa joukkoliikenteellä matkustamisesta. Opiskelija-alennusta vaadittiin busseihin myös AMK- ja yliopisto-opiskelijoille.

Vaasasta ja Seinäjoelta toivottiin lisää vuoroja erityisesti ilta- ja myöhäisilta-aikoihin pienempiin kuntiin, jotta harrastuksissa, ravintoloissa ja kulttuuritapahtumissa olisi mahdollista käydä joukkoliikennettä käyttäen (9 mainintaa).

Vastauksista nousi esille selkeä kiinnostus junaliikenteen käyttöön työmatkoilla: omalla autolla kulkeminen ei ole mieleinen vaihtoehto. Junaliikenteeseen toivottiin lisää työmatkayhteyksiä Vaasaan (16 mainintaa) ja Seinäjoelle (6 mainintaa); neljässä vastauksessa toivottiin lisää työmatkayhteyksiä tarkentamatta määräpaikkaa. Junayhteyksistä todettiin myös, että niiden tulisi sopia yhteen Vaasan lentoliikenteen kanssa. Vastauksissa kaivattiin myös paikallisjunaa tai kiskobussia, joka pysähtyisi tiheämmin ja myös käytöstä poistetuilla asemilla (neljä mainintaa ja muutama, joiden työmatkatoiveet voitaisiin täyttää tällä). Työmatkoihin liittyen vastauksissa todettiin, että Seinäjoelta Vaasaan tulevat aamun linja-autovuorot tulisi ajaa Runsorin ja ABB:n kautta (yksi maininta asukaskyselyssä ja kaksi mainintaa liikennöitsijäkyselyssä).

## 4.3 Kysely linja-autoyrittäjille

Projektin kannalta keskeisiä joukkoliikennepysäkkejä selvitettiin liikennöitsijäkyselyllä, joka toimitettiin alueen joukkoliikenneryittäjille sähköpostilla ja osalle yrittäjistä myös paperiversiona.

Kysely lähetettiin 11 liikennöitsijälle, joista kuusi vastasi kyselyyn. Kyselyn perusteella laatukäytävän tärkeimmät pysäkit matkustajamäärien perusteella ovat Vaasan matkakeskus, Vähäkyrö, Merikaarto ja Laihia. Muita matkustajamäärältään merkittäviä pysäkkejä olivat Seinäjoki, Holttila, Kolkki, Isokyrö, Ylistaro.

# 5 Palvelutasotavoitteet

## 5.1 Seinäjoki–Vaasa-laatukäytävän palvelutasotavoitteet

### 5.1.1 Liikenteelliset tavoitteet

#### Linja-autoliikenne

Linja-autoliikenteen liikenteellisiä tavoitteita on käsitelty laajasti Vaasan seudullisessa joukkoliikennesuunnitelmassa (2011) ja keskisuurten kaupunkien joukkoliikenneuudistushankkeessa (KETJU 2009). Seinäjoen seudun KETJU-hankkeessa tavoitteita ei ole määritetty Vaasa–Seinäjoki-laatukäytävälle. Edellä mainittujen palvelutasomäärittelyjen ulkopuolelle jää Isonkyrön kunta. Isonkyrön osalta palvelutasotavoitteet on määritetty vuonna 2003 Isokyrö–Laihia–Vaasa-joukkoliikenteen laatukäytäväselvityksessä, joka on tämän hankkeen yhtenä lähtökohtana.

Suunnittelua ohjaavassa työryhmässä on sovittu, että Vaasa–Seinäjoki-joukkoliikenteen laatukäytävähankkeessa hyödynnetään aikaisemmissa suunnitelmissa bussiliikenteelle asetettuja tavoitteita. Tässä suunnitelmassa pääpaino onkin tavoitteiden toteuttamiseen tähtäävässä suunnittelussa.

Bussiliikenteen osalta on määritetty seuraavat tavoitteet Vaasaan suuntautuvalle liikenteelle (taulukko 5).



Taulukko 5. Palvelutasotavoitteet ja luokitukset alueittain (lähde: Vaasan seudullinen joukkoliikennesuunnitelma 2011)

KILPAILUTASO	HOUKUTTELEVA TASO	AUTOTTOMIEN ARKIYHTEYDET	VÄHIMMÄIS-TARPEET	PERUSPALVELUTASO	MINIMITASO
Tarjotaan joukko-liikenne todellisenä vaihtoehtona henkilöauton käytölle ja lisätään merkittävästi joukkoliikenteen kulkutapaosuutta.	Tarjotaan käyttökelpoinen ja harkitsemisen arvoinen matkustusvaihtoehto useimmille matkoille ja saadaan uusia matkustajia.	Tarjotaan liikku-misvaihtoehto autottomille kansalaisille arkipäivien työssäkäyntiä, opiskelua ja asiointia varten.	Kaupunkiseudun joukkoliikenteen pakkokäyttäjien vähimmäismat-kustustarpeen tyydyttäminen.	Kuntakeskusten ja isojen taajamien välinen peruspalvelu, yhteydet kuntakeskuksista ja merkittävistä taajamista keskuskaupunkiin.	Haja-asutus-alueiden asukkaille julkisen liikenteen yhteydet, joilla voi tehdä vähintään kaksi asiointimatkaa viikossa kuntakeskukseen.
Liikennöinti-aika	Liikennöinti-aika	Liikennöinti-aika	Liikennöinti-aika	Liikennöinti-aika	Liikennöinti-aika
Arki 5–23 La 7–23 Su 9–23	Arki 6–23 La 9–22 Su 12–23	Arki 6–21 La 9–18 Su 12–18	Arki 7–17 La Tarpeen mukaan Su	Työ-, opiskelu- ja liityntäyhteydet (erityisesti pe-su) sekä asiointiyhteydet keskuskaupunkiin kysynnän mukaan	
Vuoroväli	Vuoroväli	Vuoroväli	Vuoroväli	Vuoroväli	Vuoroväli
Arki 10–20 min (päivä) 30 min (klo 18 →) La 30 min Su 30 min	Arki 15–20 min (ruuhka) 30 min (päivä/ilta) La 30 min Su 30 min	Arki 30 min (ruuhka) 30 min (päivä/ilta) La 60 min Su 60–120 min	Arki 3–5 vuoroa / suunta / päivä La Tarpeen mukaan Su	Kysynnän mukaan	
Kävelytäisyys pysäkillä 300–400 m (600 m*)	Kävelytäisyys pysäkillä 400 m (600 m*)	Kävelytäisyys pysäkillä Alle 400 m taajama-alueella (800 m*)	Kävelytäisyys pysäkillä –	Kävelytäisyys pysäkillä –	Kävelytäisyys pysäkillä –
KILPAILUTASO	HOUKUTTELEVA TASO	AUTOTTOMIEN ARKIYHTEYDET	VÄHIMMÄIS-TARPEET	PERUSPALVELUTASO	MINIMITASO
–	Mustasaari Sepänkylä, Böle, Kivihaka Vaasaan  Laihia Kuntakeskuksesta Vaasaan	Mustasaari Koivulahti, Lintu- vuoren yritysalue Vaasaan ja Sepän- kylään  Laihia Kylänpää - kunta- keskus - Vaasa  Vähäkyrö Merikaarto, Kir- konkylä, Tervajoki Vaasaan  Maalahti Malax – Vaasa	Mustasaari Sulva, Karperö Vaasaan      Maalahti Övermalax, Peta- lax, Långåminne Vaasaan	Mustasaari Raippaluoto, Sirnsby, Petsmo, Helsingsby, Veikkaala, Tuovila, Södra Vallgrund Vaasaan  Sulva, Koivulahti, Raippaluoto, Petsmo Sepänkylään  Vähäkyrö Vöyrintie, Mulloila, Tervajoki - Kirkonkylä  Maalahti Nyby, Maalahti - Korsnäs, Pohjois- Pirttikylä Vaasaan	Mustasaari Björköby Vaasaan      Maalahti Bergö Vaasaan

## Henkilöjunaliikenne

Henkilöjunaliikenteen osalta tavoitteita ei ole määritetty alueelle aikaisemmin laadituissa selvityksissä. Vaasa–Seinäjoki-joukkoliikenteen laatukäytäväselvityksen tavoitteena on tarkastella palvelutasoa myös henkilöjunaliikenteen osalta. Tavoitteeksi voidaan määrittää säännöllisen ja toimivan työmatkaliikenteen järjestäminen myös henkilöjunaliikenteen avulla Vaasaan ja Seinäjoelle. Tällöin tuloajat voisivat olla esimerkiksi kello 7.00, 8.00 ja 9.00 ja paluu kello 15.00, 16.00 ja 17.00. Liikenne voitaisiin järjestää joko tunnin tai jopa puolen tunnin vuorovälillä. Tavoitteen toteutumiseen vaadittavat toimenpiteet ja kustannukset esitetään kehittämistoimenpiteissä.

Liikenne- ja viestintäministeriö ja VR-Yhtymä Oy ovat tehneet henkilöjunaliikenteen yksinoikeutta koskevan käyttöoikeussopimuksen ajalle 3.12.2009–31.12.2019. Sopimuksella VR saa yksinoikeuden ja sitoutuu harjoittamaan henkilöjunaliikennettä sopimuksen mukaisilla rataosilla. Käytännössä henkilöjunaliikenteen tarjonnan lisääminen jouduttaisiin toteuttamaan ostoliikenteellä.

### 5.1.2 Toiminnalliset tavoitteet

KETJU-hankkeen toiminnallisissa tavoitteissa on mainittu muun muassa lippu- ja informaatiojärjestelmän kehittäminen, matkaketjujen sujuvoittaminen sekä tiedotus ja markkinointi. Pysäkkien fyysisen toimintaympäristön tavoitteita ei ole alueella tarkemmin kirjattu. Aikaisemmissa ja eri puolella Suomea laadituissa joukkoliikenteen laatukäytäväselvityksissä on kirjattu useita joukkoliikenteen fyysiseen toimintaympäristöön liittyviä tarkastelukriteerejä (mm. Vaasa–Laihia–Isokyrö-joukkoliikenteen laatukäytäväselvitys) ja luokitteluja.

Tässä selvityksessä on otettu tarkasteluun vain rajallinen määrä pysäkkejä työryhmän asiantuntemuksen sekä yrittäjille suunnatun kyselyn perusteella. Tarkasteluun valittuja pysäkkejä ei ole erikseen luokiteltu, vaan pysäkkien varustusta tarkastellaan tapauskohtaisesti. Pysäkkien tavoitteellinen varustus määräytyy yleensä niiltä kyytiin nousevien matkustajamäärien ja pysäkin toiminnan mukaan. Silti esimerkiksi saattoliikenteen pysäkillä voidaan korostaa kevyen liikenteen liikenneturvallisuutta edistäviä toimenpiteitä muita pysäkkejä enemmän, vaikka matkustajamäärät eivät olisikaan muuta ympäristöä suurempia.

Kunkin pysäkin osalta käydään läpi kehittämistä vaativat asiat, aikataulu sekä vastuutaho. Tavoitteena on löytää realistinen näkemys siitä, mitä käytettävissä olevalla rahoituksella voidaan tehdä lähivuosina ja millaisiin toimenpiteisiin eri osapuolet voivat sitoutua.

## 6. Kehittämistoimenpiteet

### 6.1 Toimenpiteiden määrittäminen

**Liikenteelliset toimenpiteet** määritettiin vertailemalla olemassa olevaa liikennetarjontaa ja *Ketju 2009* -selvityksessä määriteltyjä tavoitteita. Lisäksi toimenpiteitä määritettäessä huomioitiin työryhmän näkemykset liikenteen kehittämistarpeista. Liikenteellisiä toimenpiteitä määriteltäessä otettiin huomioon seuraavia asioita:

- olemassa olevan liikenteen vuorotarjonnan palvelutasopuutteet tavoitteisiin verrattuna
- joukkoliikenteen tavoitteelliset matka-ajat
- vakiovuoroliikenteen optimaalisimmat reitit
- työnjako kauko-, seutu- ja paikallisliikenteen välillä

**Pysäkkien** kehittämisen lähtökohtana pidettiin tässä työssä kirjattuja ja työryhmän näkemykseen perustuvia tarpeita. Pysäkkien toimenpidekartoitukseen valittiin yhteensä 14 laatukäytävän pysäkkiä tai terminaalia. Pysäkit valittiin yrittäjäkyselyn ja työryhmän asiantuntemuksen perusteella.

### 6.2 Liikenteelliset toimenpiteet

Liikenteelliset toimenpiteet pohjautuvat aikaisemmin (KETJU 2009) määritettyihin palvelutasotavoitteisiin sekä projektin aikana työryhmässä esiin nousseisiin kehittämistarpeisiin.

#### 6.2.1 Runsorin alueen liikenteen kehittäminen

Runsorin työpaikkakeskittymässä tarvitaan jatkossa nykyistä huomattavasti parempaa joukkoliikenteen palvelua. Suuren ja edelleen kasvavan työpaikka-alueen joukkoliikenteen tarjonta ei ole tällä hetkellä potentiaalista kysyntää vastaavalla tasolla. Vaasa–Seinäjoki-laatukäytäväselvityksen yhteydessä laaditussa asukas- ja liikennöitsijäkyselyssä tuli esille seutuliikenteen reittien muuttamistarve työmatkaliikenteessä siten, että ne palvelisivat paremmin Runsorin aluetta. Vaasan keskustan suunnan liikenne hoidetaan paikallisliikenteen tarjontaa ja reittejä kehittämällä. Paikallisliikenteen kehittämistä on tarkasteltu vuonna 2011 valmistuneessa Vaasan seudun joukkoliikennesuunnitelmassa. Seutuliikenteen kehittämistä Ruonsorin alueella tarkastellaan tässä selvityksessä.

Seudullisen liikenteen osalta esitetään, että ainakin keskeiset (tulo kello 7–8 ja paluu kello 15–17) työmatkaliikennettä palvelevat yhteydet ajettaisiin jatkossa Runsorin alueen kautta Isonkyrön ja Laihian sekä Vähänkyrön suunnalta. Vähänkyrön suunnalta tultaessa reittinä on Höstvedentie–Yrittäjänkatu–Runsorintie ja päinvastoin. Isonkyrön ja Laihian suunnalta tultaessa tehdään pisto Laihiantieltä Tarhaajantietä pitkin Runsorin kiertoliittymälle. Tämä järjestely on voimassa, kunnes uusi suunnitteluvaiheessa oleva tie- ja katuysteys lentoaseman kautta valmistuu. Silloin kaikki vakio- ja pikavuoroliikenteen vuorot voivat ajaa nykyistä sujuvammin lentoaseman ja Runsorin alueen kautta. Siirtymäajan liikennöintisopimusten muuttamisesta yrittäjät sopivat yhdessä toimivaltaisen viranomaisen kanssa.

Seudullisen liikenteen reittien mahdollinen muuttaminen vaatii alueella myös pysäkkijärjestelyjen tekemistä Runsorin kiertoliittymään. Pysäkkijärjestelyt on tehtävä ennen reittien muuttamista. Tätä asiaa on käsitelty myöhemmin tässä raportissa *Pysäkkien kehittäminen* kuvaavassa kappaleessa.



## 6.2.2 Lentoaseman liikenteen kehittäminen

Lentoaseman joukkoliikenteen vuorotarjontaa tulee jatkossa lisätä. Vaasan suunnalta tämä tarkoittaa lähinnä paikallisliikenteen vuorotarjonnan lisäämistä. Asiaa on käsitelty tarkemmin Vaasan seudun joukkoliikennesuunnitelmassa. Vakio- ja pikavuoroliikenteen reittien sujuva ajaminen lentoaseman kautta vaatii uusia tie- ja katuja järjestelyjä. Kun vaadittavat tie- ja katuja järjestelyt on saatu valmiiksi, on tärkeää, että lentoaseman joukkoliikenne järjestetään siten, että kaikille lähteville ja saapuville lentovuoroille on joukkoliikenneyhteys siten, ettei siirtymiseen tarvita omaa autoa.

## 6.2.3 Vuorotarjonnan täydentäminen

Palvelutasotavoitteiden toteutuminen Vaasa–Seinäjoki-joukkoliikenteen laukäytävällä edellyttää yleisesti ottaen liikenteen lisäämistä ympäri vuoden ja kaikkina viikonpäivinä. Liikennetarjontaan kohdistuvat toimenpiteet esitetään kohdistettavan ensisijaisesti talviarkeipäivien liikenteeseen ja alueille tai yhteysväleille, joilla joukkoliikenteelle on matkustajapotentiaalia. Ensivaiheessa kesällä ja viikonloppuna voidaan hyväksyä tavoitteita alhaisempi vuorotarjonta. Jos talviarkeipäivien liikennetarjonnan lisäykset lisäävät joukkoliikenteen kysyntää, voidaan myös muina liikennöintikausina lisätä liikennetarjontaa. Kesällä tulee huolehtia siitä, että keskeisimmille Vaasassa alkaville ja päättyville työajoille säilyvät vähintään työmatkaliikenneyhteydet.

### Laihia–Vaasa

Laihian kuntakeskuksen ja Vaasan väliseksi palvelutasotavoitteeksi on KETJU-hankkeessa määritetty ”houkutteleva taso”.

Houkuttelevan tason määrälliset palvelusokriteerit ovat liikennöinti-aika ja vuoroväli. Liikennöinti-aika on arkisin kello 6–23, lauantaisin kello 9–22 ja sunnuntaisin kello 12–23. Vuoroväli on ruuhka-aikana arkisin 15–20 minuuttia, päivällä ja illalla 30 minuuttia sekä lauantaisin ja sunnuntaisin 30 minuuttia.

Laihian kuntakeskuksen ja Vaasan nykyinen joukkoliikennetarjonta on kohtuullisen hyvä. Tavoitteisiin nähden suurimmat puutteet ovat ruuhka-ajan ja päiväliikenteen vuorotarjonnassa ja viikonloppuliikenteen määrässä sekä liikennöintiajoissa. Laihian kuntakeskuksen ja Vaasan välillä *houkuttelevan palvelutason* saavuttaminen vaatisi nykyisen vakiovuoroliikenteen vuorotarjonnan täydentämistä paikallisliikenteen kaltaiseksi. Lisäksi työmatkaliikenteessä tulee olla käytössä nykyistä nopeampia vuoroja ja yhteys Runsorin alueelle. Laihian asemalta on junayhteyksiä Vaasaan ja Seinäjoelle. Ne on huomioitu tässä selvityksessä bussiliikennettä täydentävinä yhteyksinä.

Tavoitteisiin pääseminen edellyttää nykyistä vuorotarjontaa täydennettävän esimerkiksi seuraavilla toimenpiteillä talviarkeipäivinä (aikataulut ovat viitteellisiä ja niitä tarkennetaan myöhemmin). Tarjontaa lisättäessä täytyy huomioida nykyiset voimassa olevat siirtymäajan liikennöintisopimukset, ja mahdollisesta lisätarjonnan järjestämisestä on käytävä tarkemmat neuvottelut nykyisten sopimusosapuolten kesken.

Taulukko 6. Liikenteen kehittämistarve määritettyihin palvelutasotavoitteisiin nähden talviarkipäivänä Laihia–Vaasa-välillä

Yhteysväli			
Laihia-Vaasa		Vaasa-Laihia	
Laihia klo 7.00	Vaasa klo 7.35	Vaasa klo 7.45	Laihia klo 8.15
Laihia klo 7.25	Vaasa klo 7.55	Vaasa klo 8.00	Laihia klo 8.30
Laihia klo 8.00	Vaasa klo 8.35	Vaasa klo 8.15	Laihia klo 8.45
Laihia klo 8.25	Vaasa klo 9.00	Vaasa klo 9.00, Pika	Laihia klo 9.25, Pika
Laihia klo 9.00	Vaasa klo 9.30	Vaasa klo 9.30	Laihia klo 10.00
Laihia klo 9.30	Vaasa klo 10.05	Vaasa klo 10.10, Pika	Laihia klo 10.30, Pika
Laihia klo 10.00	Vaasa klo 10.30	Vaasa klo 10.30	Laihia klo 11.00
Laihia klo 11.00	Vaasa klo 11.30	Vaasa klo 11.30	Laihia klo 12.00
Laihia klo 12.10	Vaasa klo 12.40	Vaasa klo 11.50	Laihia klo 12.20
Laihia klo 12.40, Pika	Vaasa klo 13.05, Pika	Vaasa klo 12.15	Laihia klo 12.50
Laihia klo 12.55	Vaasa klo 13.25	Vaasa klo 13.00	Laihia klo 13.40
Laihia klo 13.30	Vaasa klo 14.00	Vaasa klo 14.00	Laihia klo 14.35
Laihia klo 14.00	Vaasa klo 14.30	Vaasa klo 14.15	Laihia klo 14.50
Laihia klo 14.20, Pika	Vaasa klo 14.45, Pika	Vaasa klo 14.30	Laihia klo 15.00
Laihia klo 14.50	Vaasa klo 15.15	Vaasa klo 15.15	Laihia klo 15.50
Laihia klo 15.15	Vaasa klo 15.45	Vaasa klo 15.45	Laihia klo 16.00
Laihia klo 15.35	Vaasa klo 16.05	Vaasa klo 16.15	Laihia klo 16.50
Laihia klo 15.45, Pika	Vaasa klo 16.10, Pika	Vaasa klo 16.30	Laihia klo 16.55
Laihia klo 16.15	Vaasa klo 16.45	Vaasa klo 16.45	Laihia klo 17.15
Laihia klo 18.15	Vaasa klo 18.45	Vaasa klo 17.00, Pika	Laihia klo 17.20, Pika
Laihia klo 18.35, Pika	Vaasa klo 19.00, Pika	Vaasa klo 17.15, Pika	Laihia klo 17.35, Pika
Laihia klo 19.20, Pika	Vaasa klo 19.45, Pika	Vaasa klo 17.45	Laihia klo 18.15
Laihia klo 19.45	Vaasa klo 20.15	Vaasa klo 18.45	Laihia klo 19.15
Laihia klo 20.45	Vaasa klo 21.15	Vaasa klo 20.15	Laihia klo 21.00
Laihia klo 21.45	Vaasa klo 22.15	Vaasa klo 21.15	Laihia klo 21.45
		Vaasa klo 22.15	Laihia klo 22.45

**Merkkien selitykset**

x	nykyinen yhteys
x	uusi yhteys
x, Pika	Pikavuoro

Edellä esitetty lisätarjonta on mahdollista autokierrollisesti hoitaa periaatteessa yhdellä autolla. Tällöin ruuhka-ajan vuorovälitavoitteesta (15–20 min) joudutaan kuitenkin tinkimään. Lauantaisin ja sunnuntaisin sekä kesällä vuorotarjontaa tulee lisätä arkipäivään verrattuna huomattavasti enemmän. Tällöin tavoitteisiin pääseminen on haasteellista yhden auton autokierrolla. Linjakilometreissä mitattuna vuosittainen lisäliikenteen tarve tavoitteeseen pääsemiseksi (vuoroväli 30 min) talviarkipäivinä Laihia–Vaasa-välillä on noin 115 000 km. Jos linjakilometrin hintana käytetään 2 euroa / km, on vuotuinen lisärahoitustarve edellä esitetyllä linjakilometrien lisäyksellä noin 230 000 euroa /vuosi. Mikäli henkilöjunaliikenteen tarjontaa saadaan kehitettyä tulevaisuudessa jäljempänä esitettävällä tavalla palvelemaan työmatkaliikenteen tarpeita Vaasan suuntaan, se vaikuttaa myös bussiliikenteen vuorotarjonnan määrään.

## Vähäkyrö–Vaasa

Vähäkyrön kunnassa on kolme kuntakeskusta, eli kirkonkylä, Merikaarto ja Tervajoki. Vähäkyrön kirkonkylän, Merikaarton, Tervajoen yhteydet Vaasaan on KETJU-hankkeessa määritetty ”autottomien arkiyhteydet” -tasolle. Tervajoki–Vähäkyrön kirkonkylä-välillä on tavoitteena peruspalvelutaso.

Autottomien arkiyhteydet -tason määrälliset palvelutasokriteerit ovat liikennöintiaika ja vuoroväli. Liikennöintiaika on arkisin kello 6–21, lauantaisin kello 9–18 ja sunnuntaisin kello 12–18. Vuoroväli on ruuhka-aikana arkisin 30 minuuttia, päivällä ja illalla 60 minuuttia, lauantaisin 60 minuuttia ja sunnuntaisin 60–120 minuuttia.

Bussiliikenne kirkonkylällä ja Merikaarossa perustuu vakiovuoroliikenteeseen. Kirkonkylän ja Merikaarton pääreitti kulkee Kyröjoen eteläpuolta ja Vähäkyröntietä Vaasaan. Kaikki valtatietä 18 pitkin liikennöivä vakio- ja pikavuoroliikenne kulkee Tervajoen kautta. Tervajoen asemalta on junayhteyksiä Vaasaan ja Seinäjoelle.

Kirkonkylän ja Merikaarton joukkoliikennetarjonta Vaasaan on kohtuullisen hyvä. Tavoitteisiin nähden suurimmat puutteet ovat ruuhka-ajan ja päiväliikenteen vuorotarjonnassa ja viikonloppuliikenteen määrässä sekä liikennöintiajoissa. Vähäkyrön kirkonkylän ja Vaasan välillä autottomien arkiyhteys -palvelutason saavuttaminen vaatisi nykyisen vakiovuoroliikenteen vuorotarjonnan täydentämistä. Lisäksi työmatkaliikenteessä tulee olla yhteys Runsorin alueelle.

Tavoitteisiin pääseminen edellyttää, että nykyistä vuorotarjontaa täydennetään Vähäkyrön kirkonkylän ja Merikaarton osalta Vaasan esimerkiksi seuraavilla toimenpiteillä arkipäivisin (aikataulut ovat viitteellisiä ja niitä tarkennetaan tarvittaessa myöhemmin). Tarjontaa lisättäessä täytyy huomioida nykyiset voimassa olevat siirtymäajan liikennöintisopimukset, ja mahdollisesta lisätarjonnan järjestämisestä on käytävä tarkemmat neuvottelut nykyisten sopimusosapuolten kesken.

Taulukko 7. Liikenteen kehittämistarve määritettyihin palvelutasotavoitteisiin nähden talviarkipäivänä Vähäkyrö–Vaasa-välillä

Yhteysväli			
Vähäkyrö–Vaasa		Vaasa–Vähäkyrö	
Vähäkyrö klo 5.55	Vaasa klo 6.35	Vaasa klo 7.05	Vähäkyrö klo 7.45
Vähäkyrö klo 6.55	Vaasa klo 7.40	Vaasa klo 8.10	Vähäkyrö klo 8.45
Vähäkyrö klo 7.30	Vaasa klo 8.10	Vaasa klo 8.30	Vähäkyrö klo 9.10
Vähäkyrö klo 8.00	Vaasa klo 8.40	Vaasa klo 9.00	Vähäkyrö klo 9.30
Vähäkyrö klo 8.55	Vaasa klo 9.40	Vaasa klo 10.10	Vähäkyrö klo 10.50
Vähäkyrö klo 9.30	Vaasa klo 10.10	Vaasa klo 11.30	Vähäkyrö klo 12.10
Vähäkyrö klo 10.10	Vaasa klo 10.40	Vaasa klo 12.15	Vähäkyrö klo 12.50
Vähäkyrö klo 10.50	Vaasa klo 11.30	Vaasa klo 13.00	Vähäkyrö klo 14.00
Vähäkyrö klo 12.10	Vaasa klo 12.50	Vaasa klo 13.30	Vähäkyrö klo 14.05
Vähäkyrö klo 13.05	Vaasa klo 13.45	Vaasa klo 14.20	Vähäkyrö klo 15.00
Vähäkyrö klo 14.05	Vaasa klo 14.45	Vaasa klo 15.30	Vähäkyrö klo 16.10
Vähäkyrö klo 15.05	Vaasa klo 15.45	Vaasa klo 16.15	Vähäkyrö klo 16.50
Vähäkyrö klo 15.25	Vaasa klo 15.55	Vaasa klo 17.15	Vähäkyrö klo 17.50
Vähäkyrö klo 16.30	Vaasa klo 17.10	Vaasa klo 18.00	Vähäkyrö klo 18.50
Vähäkyrö klo 18.15	Vaasa klo 18.55	Vaasa klo 20.50	Vähäkyrö klo 21.20
Vähäkyrö klo 19.15	Vaasa klo 19.55		

### Merkkien selitykset

x	nykyinen yhteys
x	uusi yhteys

Edellä esitetty lisätarjonta on mahdollista autokierrollisesti hoitaa yhdellä autolla. Autokierrosta ei tosin tule tehokas, mikäli sitä ei voida yhdistää nykyisen olemassa olevan liikenteen kanssa. Lauantaisin ja sunnuntaisin sekä kesällä vuorotarjontaa tulee lisätä arkipäivään verrattuna huomattavasti enemmän palvelutasotavoitteiden saavuttamiseksi. Linjakilometreissä mitattuna vuosittainen



lisäliikenteen tarve tavoitteeseen pääsemiseksi (vuoroväli 30 min) talviarkipäivisin Vähänkyrön kirkonkylä–Vaasa-välillä on noin 60 000 km. Jos linjakilometrin hintana käytetään 2 euroa / km, on vuotuinen lisärahoitustarve edellä esitetyllä linjakilometrien lisäyksellä noin 120 000 euroa /vuosi. Vähänkyrö–Vaasa-välillä täytyy huomioida mahdollinen kuntaliitos. Jos kuntaliitos toteutuu, yhteysvälin liikenteessä lupaviranomaisena toimii jatkossa Vaasan kaupunki, ja se vastaa myös liikenteen palvelutasosta kaupungin sisäisen liikenteen osalta.

## Tervajoki–Vaasa

Tervajoen osalta pääseminen ”autottomien arkiyhteydet” -tasolle edellyttää nykyistä vuorotarjontaa täydennettävän merkittävästi, vaikka junaliikenne huomioidaan tarjonnassa. Junaliikenne ei palvele Tervajoen työmatkaliikennettä Vaasan suuntaan (ensimmäinen vuoro Vaasassa kello 8.45), ja kävelymatkat asemalle ovat melko pitkät. Junatarjonnan lisäyksen (joulukuu 2011) jälkeen Vaasaan on arkipäivisin noin yhdeksän junavuoroa suuntaansa.

Tervajoen ja Vaasan välinen liikenne voidaan hoitaa periaatteessa kolmella tavalla: a) syöttöliikenteen Laihialle, jolloin suunnitellaan järjestetty vaihto vt 3:n / vt 18:n pysäkeille tai Matkahuollon asiamiespisteelle, b) kokonaan uudella tarjonnalla Laihian kautta Vaasaan, jolloin tarjonnan lisäystä voidaan synkronoida Laihian (ja Isonkyrön) tarjonnan mahdollisen lisäämisen kanssa tai c) kokonaan uudella tarjonnalla Vähänkyrön kirkonkylän kautta, jolloin tarjonnan lisäys synkronoidaan Vähänkyrön kirkonkylän ja Vaasan yhteyksien kanssa.

Tässä tarkastelussa on lähdetty siitä, että tarjontaa Tervajoelle lisätään vaihdollisena yhteytenä Laihian kautta (vt 18), jolloin tarjonnan lisäys voidaan synkronoida Laihian liikenteen kanssa (taulukko 8).

Autottomien arkiyhteyksien -tasolle pääseminen edellyttää arkipäivin muun muassa seuraavanlaisia toimenpiteitä (Tervajoki–Laihia, järjestetty vaihto). Lähtökohtana tarkastelussa on, että Laihia–Vaasa-välille on lisätty tarjontaa aikaisemmin esitetyn kaltaisesti (aikataulut ovat viitteellisiä ja niitä tarkennetaan tarvittaessa myöhemmin). Tarjontaa lisättäessä täytyy huomioida nykyiset voimassa olevat siirtymäajan liikennöintisopimukset, ja mahdollisesta lisätarjonnan järjestämisestä on käytävä tarkemmat neuvottelut nykyisten sopimusosapuolten kesken.

Taulukko 8. Liikenteen kehittämistarve määritettyihin palvelusotavoitteisiin nähden talviarkipäivänä Tervajoki–Vaasa-välillä

Yhteysväli							
Tervajoki-Laihia		Laihia-Vaasa		Vaasa-Laihia		Laihia-Tervajoki	
		Laihia klo 7.00	Vaasa klo 7.35	Vaasa klo 7.45	Laihia klo 8.15	Laihia klo 8.15	Tervajoki klo 8.25
		Laihia klo 7.25	Vaasa klo 7.55	Vaasa klo 8.00	Laihia klo 8.30		
		Laihia klo 8.00	Vaasa klo 8.35	Vaasa klo 8.15	Laihia klo 8.45	Laihia klo 8.45	Tervajoki klo 8.55
Tervajoki klo 8.10	Laihia klo 8.20	Laihia klo 8.25	Vaasa klo 9.00	Vaasa klo 9.00, Pika	Laihia klo 9.25, Pika		
		Laihia klo 9.00	Vaasa klo 9.30	Vaasa klo 9.30	Laihia klo 10.00		
Tervajoki klo 9.15	Laihia klo 9.25	Laihia klo 9.30	Vaasa klo 10.05	Vaasa klo 10.10, Pika	Laihia klo 10.30, Pika	Laihia klo 10.30	Tervajoki klo 10.37
		Laihia klo 10.00	Vaasa klo 10.30	Vaasa klo 10.30	Laihia klo 11.00		
Tervajoki klo 10.45	Laihia klo 10.55	Laihia klo 11.00	Vaasa klo 11.30	Vaasa klo 11.30	Laihia klo 12.00		
Tervajoki klo 11.57	Laihia klo 12.10	Laihia klo 12.10	Vaasa klo 12.40	Vaasa klo 11.50	Laihia klo 12.20	Laihia klo 12.20	Tervajoki klo 12.30
		Laihia klo 12.40, Pika	Vaasa klo 13.05, Pika	Vaasa klo 12.15	Laihia klo 12.50		
		Laihia klo 12.55	Vaasa klo 13.25	Vaasa klo 13.00	Laihia klo 13.40		
Tervajoki klo 13.15	Laihia klo 13.25	Laihia klo 13.30	Vaasa klo 14.00	Vaasa klo 14.00	Laihia klo 14.35		
Tervajoki klo 14.10	Laihia klo 14.20	Laihia klo 14.00	Vaasa klo 14.30	Vaasa klo 14.15	Laihia klo 14.50		
		Laihia klo 14.20, Pika	Vaasa klo 14.45, Pika	Vaasa klo 14.30	Laihia klo 15.00		
		Laihia klo 14.50	Vaasa klo 15.15	Vaasa klo 15.15	Laihia klo 15.50		
		Laihia klo 15.15	Vaasa klo 15.45	Vaasa klo 15.45	Laihia klo 16.00		
		Laihia klo 15.35	Vaasa klo 16.05	Vaasa klo 16.15	Laihia klo 16.50		
		Laihia klo 15.45, Pika	Vaasa klo 16.10, Pika	Vaasa klo 16.30	Laihia klo 16.55		
Tervajoki klo 16.00	Laihia klo 16.10	Laihia klo 16.15	Vaasa klo 16.45	Vaasa klo 16.45	Laihia klo 17.15		
Tervajoki klo 18.25	Laihia klo 18.35	Laihia klo 18.15	Vaasa klo 18.45	Vaasa klo 17.00, Pika	Laihia klo 17.20, Pika		
		Laihia klo 18.35, Pika	Vaasa klo 19.00, Pika	Vaasa klo 17.15, Pika	Laihia klo 17.35, Pika	Laihia klo 17.35	Tervajoki klo 17.42
		Laihia klo 19.20, Pika	Vaasa klo 19.45, Pika	Vaasa klo 17.45	Laihia klo 18.15		
		Laihia klo 19.45	Vaasa klo 20.15	Vaasa klo 18.45	Laihia klo 19.15		
		Laihia klo 20.45	Vaasa klo 21.15	Vaasa klo 20.15	Laihia klo 21.00	Laihia klo 21.05	Tervajoki klo 21.15
		Laihia klo 21.45	Vaasa klo 22.15	Vaasa klo 21.15	Laihia klo 21.45		
				Vaasa klo 22.15	Laihia klo 22.45		

#### Merkkien selitykset

x	nykyinen yhteys
x	uusi yhteys
x, Pika	Pikavuoro

Useissa asiakastutkimuksissa on todettu vaihtojen lisäävän matkustusvastetta, joten syöttöliikenteen toimivuuteen täytyy suhtautua varauksella. Vaihdollinen yhteys voidaan hoitaa niin sanottuna järjestettynä vaihtona, jolloin vaihtoyhteytenä tai syöttöliikenteenä toimiva vuoro odottaa päävuoron mahdollista myöhästymistä tai muita häiriötilanteita. Tämä voi osaltaan madaltaa vaihdollisen yhteyden käytön kynnystä. Syöttöliikenne voidaan hoitaa pienemmällä kalustolla. Linjakilometreissä mitattuna vuosittainen lisäliikenteen tarve tavoitteeseen pääsemiseksi (vuoroväli 30 min) arkipäivisin Tervajoki–Laihia-välillä on noin 20 000 km. Jos linjakilometrin hintana käytetään 2 euroa / km, on vuotuinen lisärahoitustarve edellä esitetyllä linjakilometrien lisäyksellä noin 40 000 euroa / vuosi. Tervajoki–Vaasa-välillä täytyy huomioida mahdollinen Vähänkyrön ja Vaasan kuntaliitos. Mikäli kuntaliitos toteutuu, toimii yhteysvälin liikenteessä lupaviranomaisena jatkossa Vaasan kaupunki, joka vastaa myös liikenteen palvelutasosta kaupungin sisäisen liikenteen osalta.

#### Tervajoki–Vähänkyrön kirkonkylä

Tervajoen ja Vähänkyrön kirkonkylän välinen yhteys on määritelty peruspalvelutasolle. Nykyinen joukkoliikennetarjonta täyttää pääsääntöisesti peruspalvelutason kriteerit. Mikäli Tervajoen yhteyksiä kirkonkylän kautta Vaasaan kehitetään, se lisää merkittävästi tarjontaa myös Tervajoen ja kirkonkylän välillä.

#### Isokyrö–Vaasa / Seinäjoki

Isonkyrön osalta joukkoliikenteen palvelutasotavoitteita ei ole määritetty Vaasan tai Seinäjoen KETJU-hankkeiden yhteydessä. Isonkyrön liikenne jakautuu pendelöinti- ja opiskeliikenteen osalta melko tasaisesti Vaasan ja Seinäjoen suunnille. Junaliikenne palvelee paremmin Seinäjoen suuntaan. VR lisää joulukuussa 2011 junatarjontaa Vaasa–Seinäjoki-välillä. Tällöin Isonkyrön asemalta on sekä Vaasan että Seinäjoen suuntaan kahdeksan junavuoroa arkipäivisin. Vaasan suuntaan junaliikenteellä ei ole mahdollista tehdä työmatkoja (ensimmäinen vuoro Vaasassa kello 8.45). Bussitarjonta täydentää Isonkyrön junatarjontaa. Vuonna 2003 valmistuneessa Isokyrö–Laihia–Vaasa-joukkoliikenteen laatukäytävselvityksessä tavoiteltiin liikennöintiaikojen osalta joukkoliikenneyhteyttä arkipäivisin Vaasaan ennen kello 7.00 ja paluuyhteyttä, joka lähtee Vaasasta aikaisintaan kello 17.00. Tällä hetkellä ensimmäinen bussiyhteys Vaasassa on perillä kello 6.45, ja paluuyhteys lähtee kello 17.00. Junayhteys on perillä kello 8.45, ja paluuyhteyksiä lähtee kello 18.08 ja 19.30. Ruuhka-aikoina (kello 7–9 ja 15–17) tavoitellaan noin 60 minuutin vuorotarjontaa ja muina aikoina päivällä, lauantaisin ja sunnuntaisin yhdestä kahteen edestakaista yhteyttä. Nykyinen joukkoliikennetarjonta täyttää pääsääntöisesti peruspalvelutason kriteerit.

#### Mustasaari (Helsingby)–Vaasa

Helsingbystä on lähes vastaava joukkoliikennetarjonta kuin Laihialta, joten Laihian mahdollinen vuorotarjonnan lisäys parantaa tarjontaa myös Helsingbyssä.

Vikbystä palvelutaso on hieman parempi, koska Laihialta tulevien vuorojen lisäksi aluetta palvelee Maalahden (seututie 673) ja Lapväärtin (valtatie 8) suunnilta tulevat vuorot.

#### 6.2.4 Matkustajajunaliikenteen kehittäminen

Vaasa–Seinäjoki-rataosalla tehtiin noin 375 000 matkaa vuonna 2010. VR lisää joulukuussa 2011 uuden aikataulun astuessa voimaan junatarjontaa Vaasa–Seinäjoki-välillä yhteensä neljä vuoroa. Nykyisin yhteysväliillä liikenneöin yhteensä 16 vuoroa ja lisäyksen jälkeen 20 vuoroa. Yksi vuoropari tulee olemaan arkisin suora Pendolino-yhteys Helsinki–Vaasa-välillä ja toinen vuoropari Vaasa–Seinäjoki-taajamajunayhteys. Aamun ensimmäinen vuoro Seinäjoen suunnalta on Vaasassa uudistuksen jälkeen noin kello 8.45 (aikaisemmin kello 10.32). Ennen kello 08.00:aa tuloa ei ole

tällä hetkellä mahdollista toteuttaa muun junaliikenteen ja kohtauspaikkojen puutteen takia. Lisävuorotarjonnan on mahdollistanut VR:n nykyisen kaluston tehokkaampi kierto.

Kokonaismatka-aika Seinäjoelta Vaasaan on taajamajunalla noin tunti. Bussilla vastaava matka-aika vaihtelee nykyisin noin 1:10 h–1:30 h. Pendolinon, joka ei pysähdy suunnittelualueen muilla asemilla, matka-aika on 46 minuuttia. Nykyisen junatarjonnan suurin puute on aamuruuhkavuoron puuttuminen Vaasan suuntaan Laihialta ja Tervajoelta, joten junalla työssäkäynti Vaasassa ei tavallisia toimistoaikojakin tekevälle ole käytännössä mahdollista.

Taajamajunaliikenteen kehittäminen Vaasan suuntaan tarjoaisi nopean yhteyden työssäkäyntimatkoilla keskustaan. Junamatka Laihialta Vaasaan kestää 16 minuuttia, Tervajoelta 24 minuuttia ja Isostakyröstä 35 minuuttia. Matka-ajat ovat kilpailukykyisiä henkilöautoliikenteen kanssa. Kokonaismatka-aikaa junaliikenteellä kasvattaa kuitenkin nykyisten asemien sijainti keskustojen ulkopuolella. Junaliikenteen kehittäminen ja toimivuuden turvaaminen edellyttäisi merkittäviä muutoksia kuntien nykyiseen maankäyttöön. Maankäyttöä tulisi kehittää asemien ympäristössä voimakkaalla täydennys- ja lisärakentamisella, jotta henkilöjunaliikenteelle saataisiin luotua edellytyksiä. Vaihdollinen yhteys, etenkin lyhyillä matkoilla henkilöautosta junaan, kasvattaa matkavastusta merkittävästi.

### Ratakapasiteetti ja liikennöinti

Vaasa–Seinäjoki-rataosuus on yksiraiteinen rata, jonka pituus on 75 km ja suurin sallittu nopeus 120 km/h. Junien kohtausmahdollisuus on Isostakyrössä ja Laihialla. Laihialla matkustajalaituri on kuitenkin vain toisella raiteella, joten asemalla ei voi olla samanaikaisesti saapuvaa ja lähtevää junaa. Myös Vaasa yksine matkustajalaitureineen on ”pullonlaula” kapasiteettia ajatellen.

Ratakapasiteetilla tarkoitetaan tietyn rataosuuden tai rautatiereitin välityskykyä. Ratakapasiteetti kuvaa sitä, kuinka monta junaa rautatiereitillä on mahdollista liikennöidä tietyinä ajanjaksona.

Yksiraiteisella radalla junat kulkevat vastakkaisiin suuntiin, ja ne voivat kohdata vain vähintään kaksiraiteisilla liikennepaikoilla. Yksiraiteisen radan kapasiteettiin kaksisuuntaisessa liikenteessä vaikuttaa siten kohtauspaikkojen määrä ja niiden keskinäinen etäisyys. Kaksiraiteisella radalla, jossa molemmilla raiteilla liikenne kulkee vain yhteen suuntaan, vastakkaisiin suuntiin kulkevat junat eivät vaikuta toistensa kulkuun.

Henkilöjunaliikenteen kehittäminen vastaamaan yhteysvälin työmatkaliikenteen tarpeita vaatisi yhteiskunnan merkittävää tukea sekä investointeja infraan ja kalustoon. Mikäli tavoitteeksi asetetaan toimivan työmatkaliikenteen järjestäminen henkilöjunaliikenteellä siten, että tulo Vaasaan ja lähtö Vaasasta olisi tunnin tai puolen tunnin välein, tarvittaisiin uutta junakalustoa ja kohtauspaikkojen rakentamista. Yksi mahdollinen kohtauspaikka voisi sijaita noin vajaan 30 minuutin ajoajan päässä Isostakyröstä Vaasan suuntaan. Mahdollisen asian jatkosuunnittelun kannalta kohtauspaikan tarkempi sijainti ja sen tuomat mahdollisuudet henkilöjunaliikenteen kapasiteetin lisäykseen tulee selvittää yhdessä eri osapuolten kesken.

### Kaluston investointikustannukset

VR-Yhtymä Oy:llä on tällä hetkellä yksinoikeus henkilöjunaliikenteessä vuoteen 2019 asti niillä rataosilla, joilla se jo nykyisin harjoittaa henkilöliikennettä, lukuun ottamatta HSL-alueen rataverkkoa. Junakaluston voi omistaa ja ylläpitää muu organisaatio kuin VR, mutta kaluston tekniset vaatimukset ovat samat omistajasta riippumatta. Suomessa rautatiekaluston hyväksyy käyttöön Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafli).

Lähijunaliikennettä voitaisiin hoitaa Vaasa–Seinäjoki-välillä esimerkiksi sähkömoottorijunilla, joissa on vähintään 200 istumapaikkaa. Tällaisia junia toimittavat useat eri valmistajat. Junien tuotanto perustuu nykyisin moduulirakenteeseen, jolloin junia voi tilata eripituisina.

Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy on tilannut sveitsiläiseltä Stadler Bussnang AG:lta 32 matalalattiaista, neljästä moduulista muodostuvaa sähkömoottorijunaa. Uusi Sm5-junayksikkö on 75 metriä pitkä ja siinä on noin 260 istumapaikkaa sekä saman verran seisomapaikkoja. Junakalusto Oy:n tilaamia Stadlerin Flirt-junia toimitetaan noin 50–60 istumapaikan porrastuksella. Junakalusto Oy:n tilaus on tällä hetkellä ainoa Suomeen toimitettavan nykyaikaisen sähkömoottorijunan kaup-



pa. Tilatut junat maksoivat noin 5,9 M€ kappale eli noin 25 000 €/m<sup>2</sup>. Vertailun vuoksi, yhden Dm12-dieselniskobussin (63 istumapaikkaa) hinta on n. 1,6 M€

Jos liikennetarjontaa ajatellaan kasvatettavan 12.12.2011 – lähtökohtatilanteesta, on oletettavaa, ettei lisäliikenne ole VR:n itse kustantamaa vaan ostoliikennettä, jota varten pitää erikseen hankkia kalusto. Vuorovälin tihentäminen esimerkiksi yhteen tuntiin vaatisi kahdesta kolmeen junayksikköä. Puolen tunnin vuorovälillä lisäkalustotarve olisi vähintään viisi junayksikköä.

#### Rataverkon investointikustannukset

Tiheävuoroinen lähijunaliikenne jo tunnin vuorovälillä lisää paineita kasvattaa ratakapasiteettia vähintään yhden kohtauspaikan verran. Kohtauspaikan tulisi sijaita vajaan 30 minuutin ajoajan päässä Isostakyröstä Vaasan suuntaan. Lisäksi Laihialle, jossa sinänsä on kohtausmahdollisuus, pitäisi rakentaa toinen matkustajalaituri. Noin puolen tunnin vuorovälillä kapasiteettia pitäisi mahdollisesti vielä lisätä sen mukaan, miten tiheää ruuhkasuuntaa vastaan kulkeva liikenne on.

Henkilöliikennepaikkojen laatutason tulisi olla samantyyppinen kuin esimerkiksi pääkaupunkiseudun lähiliikenteen asemilla on tällä hetkellä. Liikennepaikoilla tulisi olla asfalttipintainen tai laatoitettu korotettu laituria, jolle on esteetön pääsy ja jolla on katokset ja penkkejä. Lisäksi tarvitaan asfaltoitu liityntäpysäköintialue, jolle on opastus lähialueen tie- ja katuverkolta. Lisäksi tulisi olla turvallinen raiteiden ylitys tai alitusmahdollisuus sekä sähköinen matkustajainformaatio. Tämän lisäksi voi tapauskohtaisesti tulla rakennettavaksi liikennepaikoille johtavia tie- ja kevyen liikenteen yhteyksiä. Edellä mainittuja kustannuksia ei ole tässä selvityksessä pystytty arvioimaan erikseen; yhden henkilöliikennepaikan rakentamiskustannukseksi on arvioitu noin 0,5 milj. euroa. Kohtauspaikan rakentamiskustannukset ovat arviolta noin 2 milj. euroa.

#### Lähijunaliikenteen kustannusarvio

Liikenteen hoidon tulos muodostuu vuosikulujen ja lipputulujen erotuksena. Liikenteen kulut muodostuvat kaluston hankinnasta, käytöstä ja huollosta sekä radan käytöstä maksettavasta ratamaksusta. Radasta ei ole muita maksuja, ja rataverkon kustannuksista vastaa Liikennevirasto. Liikenteen tulot muodostuvat lipputuloista.

Suomessa ei ole nykyisin käytössä esitetyn kaltaista lähijunaliikennettä. HSL-alueen paikallisjunalinjat ovat tiheästi liikennöityjä kaupunkiliikennelinjoja. Kirkkonummelle ja Riihimäelle ulottuvat paikallisjunalinjat ovat palvelutasoltaan vastaavia, mutta alueen maankäytön kehitys painottuu asemien läheisyyteen. VR Oy:n hoitamat pääkaupunkiseudun ulkopuoliset taajamajunayhteydet ovat luonteeltaan enemmän kaukojunaliikenteen kaltaisia.

Joukkoliikenteen matkustajamääräennusteet laaditaan yleensä matkatuottokertoimien perusteella. Matkatuottokerroin on se matkamäärä, jonka yksi asukas keskimäärin tekee vuorokaudessa. Paikallisjunaliikenteen matkamäärien matkatuottokertoimista ei ole Suomesta kokemusta. Paikallisjunaliikennettä on viime vuosina ollut vain pääkaupunkiseudulla, jossa maankäyttö on perustunut merkittävästi junaliikenteen tarjontaan. Liikenteen tiheys on useita vuoroja tunnissa, joten olosuhteet eivät vastaa laatuikäväalueen olosuhteita.

Matkustajatuottokertoimia lähijunaliikenteessä on esitetty esimerkiksi valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimuksessa. Tutkimusten perusteella matkoja tehdään eniten asukasta kohden aseman välittömässä läheisyydessä asuvien osalta – noin 0,03 junamatkaa/asukas/vuorokausi 0–1 km säteellä asemasta tai seisakkeesta ja noin 0,01 junamatkaa/asukas/vuorokausi 1–3 km säteellä asemasta tai seisakkeesta.

Suomessa raideliikenteen ostoista on kokemusta vain pääkaupunkiseudulla sekä LVM:n ostaman kiskobussiliikenteen ja alueellisen kaukoliikenteen osalta.

Arvio Vaasa–Seinäjoki-välisen lähijunaliikenteen kustannuksista saadaan laskettua käyttämällä yksikköarvoja pääkaupunkiseudun lähijunaliikenteestä (HSL joukkoliikenteen yksikkökustannukset 2009) sekä vertaamalla näitä liikenne- ja viestintäministeriön ostamaan kiskobussi- ja alueelliseen kaukoliikenteeseen (LVM 17/2010). Asiaa on selvitetty myös Vaasan seudullisessa joukkoliikennesuunnitelmassa 2011.

Vaunupäivä on kalustoinvestoinnin kattava osa, joka voi olla kaluston oston rahoitus tai kaluston vuokra.

Junatunti on kaluston käytöstä aiheutuva aikasidonnainen kulu, joka on pääasiassa kaluston kuljettajan ja mahdollisen konduktöörin tai rahastajan palkkakustannus laskettuna aikataulun mukaisesti liikennöintiä kohti.

Ajokilometrin hinta on kuljetusta matkasta aiheutuva kustannus, joka sisältää käytetyn energian, huolto- ja korjaustyön sekä varaosat ja tarvikkeet. Rautatieliikenteessä tähän sisältyy myös ratamaksu, joka on kilometriperustainen valtiolle suoritettava maksu.

Käytännössä liikenteen hoito edellyttää myös sellaisia kiinteitä kustannuksia, joihin kaluston määrä ei vaikuta. Lähijunaliikenteessä liikenteen osalta kiinteitä kustannuksia ovat muun muassa liikennepäivystäjän kustannukset, varikon kustannukset sekä varakaluston kustannukset.

Ostoliikenteessä, jossa liikennepalvelu ostetaan kokonaisuutena liikennöitsijäorganisaatiolta, edellä mainitut kiinteät erät sisältyvät ostosopimuksen hintaan. Ne on ositettu päivä-, tunti- ja ajokilometrikustannuksiin.

Pääkaupunkiseudun lähiliikenteessä kilometrikustannus on 0,23 euroa, junatunti 54,01 euroa ja vaunupäivä 418,59 euroa. Pääkaupunkiseudulla raideliikenne ostetaan VR:n tuottamana palveluna HSL:lle. Junayksikkökilometrin kustannukseksi saadaan 4,45 euroa kilometriä kohti, kun liikennöintisuoritetta peilataan maksettuun korvaukseen. Tässä täytyy huomata liikennöinnin olevan volyymiltaan täysin erilaista.

Liikenne- ja viestintäministeriö ostaman junaliikenteen alijäämän hinta kiskobussi- ja alueellisessa kaukoliikenteessä vaihtelee 3–5 euron välillä, muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta.

Vaasa–Seinäjoki-välillä (noin 80 km) lähijunaliikenteen vuotuiset liikennöintikustannukset HSL:n yksikköhinnoilla olisivat arviolta noin 300 000 euroa vuodessa, mikäli liikennettä ajettaisiin kolme vuoroa suuntaansa (120 000 jkm/ vuosi).

Liikenne- ja viestintäministeriön junaliikenteen alijäämän hinnalla kustannusarvioksi saadaan 360 000–600 000 euroa vuodessa. Kyseinen kustannus on linjassa HSL:n yksikköhinnoilla lasketun kustannusarvion kanssa, koska HSL saa huomattavaa etua hankinnoissaan suurten volyymien ansiosta.

Lähijunaliikenteen lisäämisen kannattavuuteen vaikuttavat useat tekijät, joita on syytä selvittää erillisessä selvityksessä, mikäli raideliikennettä halutaan Vaasa–Seinäjoki-välillä aidosti kehittää.

## 6.2.5 Juna- ja bussiliikenteen välinen työnjako ja tarjonnan selkeyttäminen

Jatkossa juna- ja bussiliikenteen työnjakoa Vaasa–Seinäjoki-välillä selkeytetään. Liikennejärjestelmänäkökulmasta katsottuna yhteysvälin joukkoliikennetarjonta tulee nähdä kokonaisuutena. Periaatteena on, että junaliikenne hoitaa pääosan päätepisteiden Vaasa–Seinäjoki-välisestä joukkoliikenteestä. Tätä puoltaa muun muassa junan huomattavasti nopeampi ajoaika verrattuna bussiliikenteeseen. Bussiliikenteellä täydennetään henkilöjunaliikennetarjonnan puutteita.

Vaasa–Laihia-välin bussiliikennettä kehitetään paikallisliikenteen kaltaiseksi. Tämä tarkoittaa liikennetarjonnan merkittävää lisäämistä. Liikennetarjonnan lisäämisessä huomioidaan nykyiset siirtymäajan liikennöintisopimukset, ja sopimusosapuolten välillä käydään tarvittavat neuvottelut.

Vaasa–Laihia–Isokyrö-välin työmatkaliikennettä nopeutetaan, ja lisäksi ainakin tärkeimmät työmatkaliikenteen vuorot ajetaan Runsorin alueen kautta.

## 6.2.6 Liikenteen nopeuttaminen

Laatukäytävän joukkoliikenteen houkuttelevuutta voidaan lisätä lyhentämällä bussien matka-aikaa työmatkaliikenteessä Vaasaan ja Seinäjoelle.

Erityisesti Isostakyröstä ja suuressa määrin myös Tervajoelta joukkoliikenteen houkuttelevuutta voidaan lisätä lyhentämällä bussien matka-aikaa työmatkaliikenteessä. Tutkimusten mukaan matka-ajan joustokerroin on  $\pm 0,6$ . Tämä tarkoittaa sitä, että mikäli matka-aika nopeutuu 10 %, joukkoliikenteen käyttämäää kasvaa 6 % tai päinvastoin. Suhteellisen pienen kysynnän alueella joustokertoimet eivät välttämättä toimi – on mahdollista, että edellä mainitut liikenteen nopeuttamistoimet olisivat erityisen kriittisiä pendelöijille siten, että nämä käyttäisivät linja-autoa henkilöauton sijaan.

Vakiovuorojen matka-aika Isostakyröstä Vaasaan on työmatkaliikenteen aikana 50 minuuttia, eli kaksinkertainen henkilöauton matka-aikaan verrattuna. Matka-aikaa voitaisiin parhaimmillaan lyhentää Isonkyrön ja Vaasan välillä jopa 10 minuuttia ja Laihian ja Vaasan välillä noin 5 minuuttia, mikäli työmatkaliikenteen vuorot poikkeaisivat Isossakyrössä vain Matkahuollon asiamiespisteellä ja ajaisivat muuten valtatieä 18 pitkin, eivät poikkeaisi Laihialla Matkahuollossa ja hyödyntäisivät Vaasaan tultaessa ja Vaasasta lähdettäessä mahdollisimman paljon moottoritietä. Työmatkaliikenteen vuorojen ajaminen Runsorin alueen kautta lisää osaltaan matka-aikaa.

Radan nopeustason nosto esimerkiksi nopeudesta 120 km/h nopeuteen 140 km/h edellyttäisi ainakin tasoristeysnäköymien tarkistusta ja mahdollisesti muita toimenpiteitä. Mikäli nopeus on yli 140 km/h:ssa, tasoristeys ei saa olla lainkaan. Nopeushyötyjen saaminen edellyttäisi myös välipysähdyspaikkojen vähentämistä.

## 6.2.7 Yhteiskäyttöisen lippujärjestelmän kehittäminen

Nykyisin Vaasa–Seinäjoki-laatukäytävän alueella on asiakkaiden keskuudessa koettu jonkinlaisena ongelmana yhteiskäyttöisten (juna/bussi) lipputuotteiden puute. Alueen vuorotarjonnan vähäisyyden takia joukkoliikennetarjontaa pitäisi voida hyödyntää kokonaisuutena. Tällöin lippujen yhteensopivuus esimerkiksi juna- ja bussiliikenteessä olisi tärkeää. Pääministeri Jyrki Kataisen hallituksen ohjelmassa (22.6.2011) todetaan muun muassa että, edellä mainittua asiaa edistetään ottamalla käyttöön valtakunnallinen joukkoliikenteen lippujärjestelmä, jossa yhdellä matkakortilla voi matkustaa kaikissa joukkoliikennevälineissä. Lisäksi hallitusohjelman tavoitteena on edistää kaupunkiseutujen lähiraideliikenteen kehittämistä.

# 6.3 Linja-autoliikenteen pysäkkien kehittämistarpeet

Tähän tarkasteluun on valittu mukaan Seinäjoki–Vaasa-joukkoliikenteen laatukäytävän varrelta muutamia tärkeimpiä pysäkkejä. Tarkasteltavat pysäkit on määritetty työryhmän toimesta liikennöitsijäkyselyn sekä työryhmän asiantuntemuksen perusteella. Kunnista valittiin mukaan tarkasteluun vain keskeisimmät terminaalit tai muuten merkittävien paikkojen pysäkit.

Toiminnallisia kehittämistarpeita tarkastellaan Vaasassa keskussairaalan ja Runsorin alue (kierto-liittymän läheisyydessä) pysäkeillä, Mustasaarella Helsingbyn pysäkillä, Laihialla vt 3:n ja 18:n risteysalueen pysäkiparilla keskustan lähellä ja Matkahuollon asiamiespistettä kuntakeskuksessa, Vähässäkyrössä Tervajoen ja Tervajoen aseman pysäkipareja sekä kirkonkylän ja Merikaarron pysäkipareja, Isossakyrössä Matkahuollon asiamiespistettä uimahallilla ja keskustan pysäkiparia ja Seinäjoella Ylistaron pysäkkejä.

## 6.3.1 Vaasa

Vaasassa tarkastelun kohteena oli kaksi pysäkkiä, Keskussairaalan pysäkipari ja Runsorin alueen pysäkipari.



## a) Keskussairaalan pysäkkipari (Hietalahdenkatu)

Keskussairaalan pysäkkipari sijaitsee nimensä mukaisesti Vaasan keskussairaalan välittömässä läheisyydessä. Pysäkkiparin kautta kulkevat keskustasta tulevat paikallisliikenteen linjat 3, 7 ja 11 sekä keskustan suuntaan liikennöivät paikallisliikenteen linjat 3 ja 9. Talviarkipäivinä keskustan suunnalta on yhteensä noin 46 paikallisliikenteen vuoroa ja keskustan suuntaan noin 35 paikallisliikenteen vuoroa. Lisäksi pysäkkiparin kautta ajetaan lähes kaikki vakio- ja pikavuoroliikenteen linjat, jotka saapuvat tai lähtevät Vaasan keskustasta valtatielle 3 tai seututielle 717.



Kuva 24. Keskussairaalan pysäkkipari

Molemmat pysäkeistä ovat ajoratapysäkkejä, eikä niillä ole erillistä pysäkkilevennystä. Hietalahdenkadun eteläpuoleisen pysäkin edestä kulkee leveä kevyen liikenteen väylä, mutta pohjoispuolisen pysäkin ja ajoradan etäisyys on vain noin metri. Pysäkki sijaitsee jalkakäytävällä. Kevyen liikenteen väylien kulkeminen pysäkkien edestä voi aiheuttaa vaaratilanteita kevyen liikenteen kanssa. Molemmat pysäkit on erotettu ajoradasta korokkeella.

Hietalahdenkadun pohjoispuolisen pysäkin odotustila on päällystetty punertavalla kiveyksellä, min-  
kä ansiosta se erottuu hyvin asfaltoidusta kevyen liikenteen väylästä. Sen sijaan Hietalahdenka-  
dun eteläpuolisella pysäkillä sekä odotustila että kevyen liikenteen väylä on päällystetty asfaltilla.

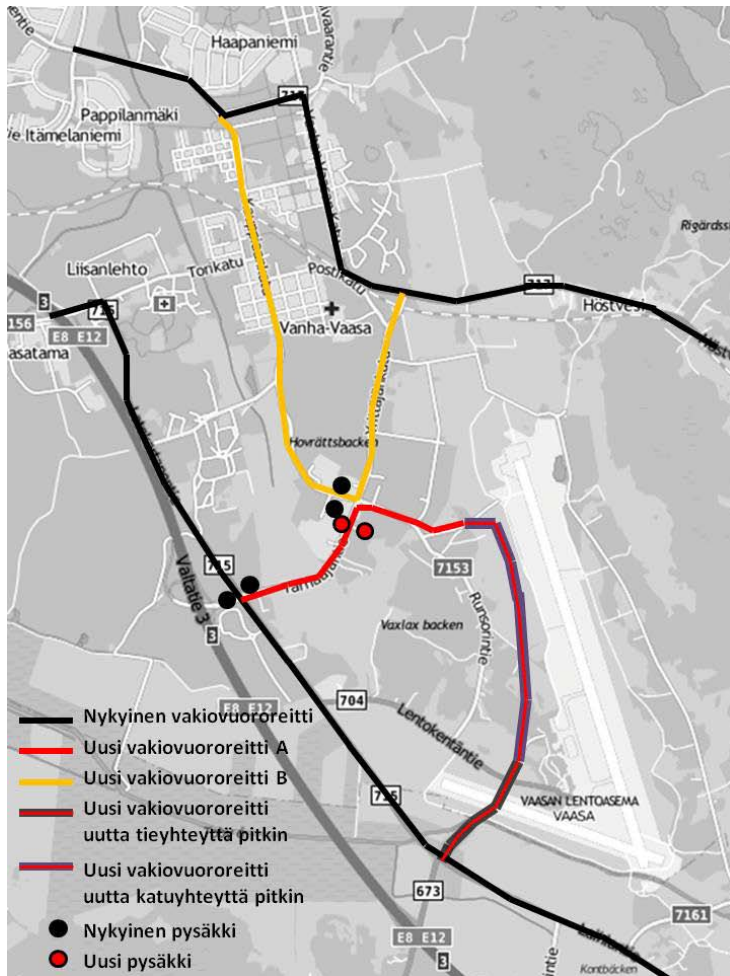
Molemmilla pysäkeillä on penkki, roska-astia, paikallisliikenteen linjanumerot, paikallisliikenteen aikataulut sekä linjakartta, liikennöitsijän yhteystiedot ja vuorojen aikataulut. Pysäkkien linjanume-  
rot eivät vastaa nykyistä liikennetarjontaa. Hietalahdenkadun pysäkin läheisyydessä on teline pol-  
kupyörille ja henkilöauton pysäköintimahdollisuus. Saattoliikenteelle ei ole varattu varsinaista tilaa,  
mutta pysäköintialueelta on hyvät kevyen liikenteen yhteydet molemmille pysäkeille.

## b) Runsorin alueen pysäkit

Runsorin alueen vakiovuoroliikenteen nykyiset pysäkit sijaitsevat Latokartanontien varrella läheltä ABC:n kiertoliittymää sekä Runsorintiellä kiertoliittymän läheisyydessä. Latokartanontien pysäkki-  
parin kautta ajetaan kaikki Laihian suunnalta Vaasaan saapuvat ja lähtevät vakiovuoroliikenteen  
linjat. Pikavuoroliikenne ajaa moottoritietä pitkin. Latokartanontien pysäkkiparilta on matkaa Wärt-  
silän tehdasalueelle noin 700 metriä ja Runsorin kiertoliittymään noin 1 000 metriä. Pysäkiltä on  
kevyen liikenteen yhteys Tarhaajantietä pitkin Wärtsilän teollisuusalueelle ja kiertoliittymään. Wärt-  
silän tehdasalueella on myös pysäkki, jonka kautta ajaa Vaasan paikallisliikenteen linja 12. Runso-  
rin alueen kiertoliittymästä ajavat lisäksi paikallisliikenteen linjat 4 ja 10 sekä linjat 7 ja 9 muutamil-  
la vuoroilla.

Vaasa–Seinäjoen joukkoliikenteen laatukäytäväselvityksessä tehdyissä asukas- ja liikennöitsijä-  
kyselyissä sekä työryhmässä on noussut esille seutuliikenteen työmatkavuorojen reittien muutta-  
mistarve siten, että ne ajaisivat Runsorin alueen kautta. Nykyiset Runsorin alueen pysäkit eivät  
palvele seudullista vakiovuoroliikennettä Isonkyrön ja Laihian suunnalta, mikäli reittiä muutetaan  
kuvassa 25 esitetyn mukaisesti. Isonkyrön ja Laihian suunnalta tulevat vuorot voisivat tehdä piston  
Runsorin alueelle tai myöhemmässä vaiheessa hyödyntää uutta tieyhteyttä ja ajaa reittiä Laihian-

tie–Runsorintie–Tarhaajantie. Vähänkyrön suunnalta tulevat vuorot voivat ajaa Vaasan Matkakeskukseen reittiä Höstvedentie–Yrittäjänkatu–Runsorintie. Tällöin ne voisivat hyödyntää Runsorintien varrella olevaa vakiovuoroliikenteen pysäkkiä. Oheisessa kuvassa (25) on esitetty alustavaa ideointia mahdolliset uusien pysäkkien sijainnista ja uusista reiteistä. Tarkempi keskustelu asiasta käydään työryhmän palaverissa.



Kuva 25. Nykyiset vakiovuoroliikenteen pysäkit ja reitit sekä mahdollinen uusi pysäkipari ja joukkoliikennereitit



Kuva 26. Latokartanontien pysäkipari



Kuva 27. Runsorintien pysäkipari ja Wärtsilän tehtaan pysäkki



Kuva 28. Uusien vakiovuoroliikenteen pysäkkien tarve Tarhaajantiellä

### 6.3.2 Laihia

Laihialla tarkastelun kohteena oli kaksi pysäkkiä. Laihian Matkahuollon asiamiespiste linja-autoasemalla ja pysäkipari valtateiden 3 ja 18 risteyksessä.

#### a) Laihian Matkahuollon asiamiespiste (Kauppatie)



Kuva 29. Laihian Matkahuollon asiamiespiste

Laihialta valittiin tarkasteltavaksi pysäikiksi linja-autoasema, jossa toimii Matkahuollon asiamiespiste. Linja-autoaseman kautta ajetaan lähes kaikki vakio- ja pikavuoroliikenteen linjat, muutamia sellaisia poikkeuksia lukuun ottamatta, jotka pysähtyvät vain valtateillä 3 ja 18 Laihian keskustajaman kohdalla. Näiltä pysäkeiltä on matkaa linja-autoasemalle noin 800 metriä.



Asiamiespiste on ravintolan yhteydessä ja matkustajille on lämpimät odotustilat. Odotustilassa on penkit ja pöydät, aikatauluja sekä ravintolan palvelut. Lisäksi samassa tilassa on Matkahuollon rahtipalvelut. Asiamiespisteessä ei ole linja-autoliikenteen varsinaista lipunmyyntiä. Aukioloajat ovat arkipäivisin kello 7–17 ja lauantaisin kello 10–15.

Odotustilaan tullaan samasta ovesta kuin ravintolaan. Sisäänkäynnin edessä on porras, mutta toisen sisäänkäynnin yhteydessä on luiska, jota pitkin sisään pääsee myös esimerkiksi pyörätuolilla. Ulkopuolella on aikatauluja, katos, penkki, roska-astia, valaistust. Polkupyörätelineet sensijaan puuttuvat.

Linja-autoaseman pihassa ei ole korotettuja lähtölaitureita. Koko piha on asfaltoitu. Asemalle on yhteys kevyen liikenteen väylältä ja saatto- ja liityntäpysäköinnille löytyy maksutonta pysäköintitilaa.

Laihian rautatieasema sijaitsee linja-autoasemasta noin 2 km:n päässä. Rautatieasemalta lähtee arkipäivisin seitsemän vuoroa Vaasan ja kuusi vuoroa Seinäjoen suuntaan. Asemarakennukseen ei pääse sisälle eikä siellä ole asiakaspalvelua ja esimerkiksi lipunmyyntiä. Asemarakennuksen seinässä on aikatauluinformaatio ja VR:n yhteystiedot. Pihassa on pieni katos.

## b) Pysäkkipari vt 3:n ja vt 18:n risteyksessä

Pysäkkipari sijaitsee Laihian keskustaajaman välittömässä läheisyydessä valtatie 3 ja valtatie 18 risteyksessä. Pysäkkiparilta on matkaa linja-autoasemalle noin 800 metriä.



Kuva 30. Laihian pysäkkipari vt 3 ja vt 18 risteyksessä

Vaasan suunnan nousupysäkillä (vt 3) on pysäkkilevennys ja -katos. Pysäkin odotustilaa ei ole korotettu. Pyörillä tapahtuvalle liityntäliikenteelle ei ole järjestetty pysäköintiä, eli telineet puuttuvat. Pysäkkikatoksesta puuttuu myös roskakori. Pysäkin takaa kulkee kevyen liikenteen väylä ja pysäkillä on kevyen liikenteen yhteys Laihian keskustaajamaan tai keskustasta. Isonkyrön suunnan (vt 18) pysäkillä ei ole katosta eikä informaatiota. Pysäkki toimii lähinnä Vaasan suunnalta tulevien matkustajien jättöpysäkkinä. Pysäkillä on kevyen liikenteen yhteydet Laihian keskustasta ja valtatie 3 pysäkillä. Pysäkin odotustila on korotettu. Pysäkkiparin välittömässä läheisyydessä ei ole henkilöautoliikenteen liityntäpysäköintimahdollisuutta.

Molemmille pysäkeille on kevyen liikenteen yhteys Laihian keskustasta. Valtatie 3:n joutuu kuitenkin ylittämään tasossa eli alikäytävä puuttuu. Risteyksessä on suojatie ja liikennevalot.



Kuva 31. Valtatie 3 tasoylitys sekä ylitykselle johtavat portaat

### 6.3.3 Isokyrö

Isossakyrössä tarkastelun kohteena oli kolme pysäkkiä. Matkahuollon asiamiespiste uimahallilla, kuntakeskuksen pysäkkipari sekä Tervajoen aseman pysäkkipari. Lisäksi arvioitiin mahdollisen uuden pysäkkiparin tai -parien tarvetta Kyröntien ja Pohjankyröntien risteysalueen läheisyydessä.

#### a) Isonkyrön Matkahuollon asiamiespiste

Isonkyrön Matkahuollon asiamiespiste sijaitsee noin 500 metrin päässä kuntakeskuksesta. Lähes kaikki Vaasa–Seinäjoki-välin vuorot kulkevat Matkahuollon asiamiespisteen kautta (myös pikavuorot). Muutamat vuorot pysähtyvät vain valtatie 18 pysäkillä.



Kuva 32. Isonkyrön Matkahuollon asiamiespiste



Kuva 33. Isonkyrön Matkahuollon asiamiespisteen aikatauluinformaatio

Kantatieltä 67 on matkaa asiamiespisteelle noin 1 000 metriä. Matkustajille on lämpimät odotustilat uimahallin yhteydessä. Lisäksi samassa rakennuksessa on Matkahuollon rahtipalvelut. Asiamiespisteessä ei ole linja-autoliikenteen varsinaista lipunmyyntiä. Lippuja voi lunastaa ja ladata R-kioskeilla. Joukkoliikenteen aikatauluinformaatio uimahallin ikkunassa on kirjavaa. Selkeä yhtenäinen aikatauluinformaatio puuttuu.

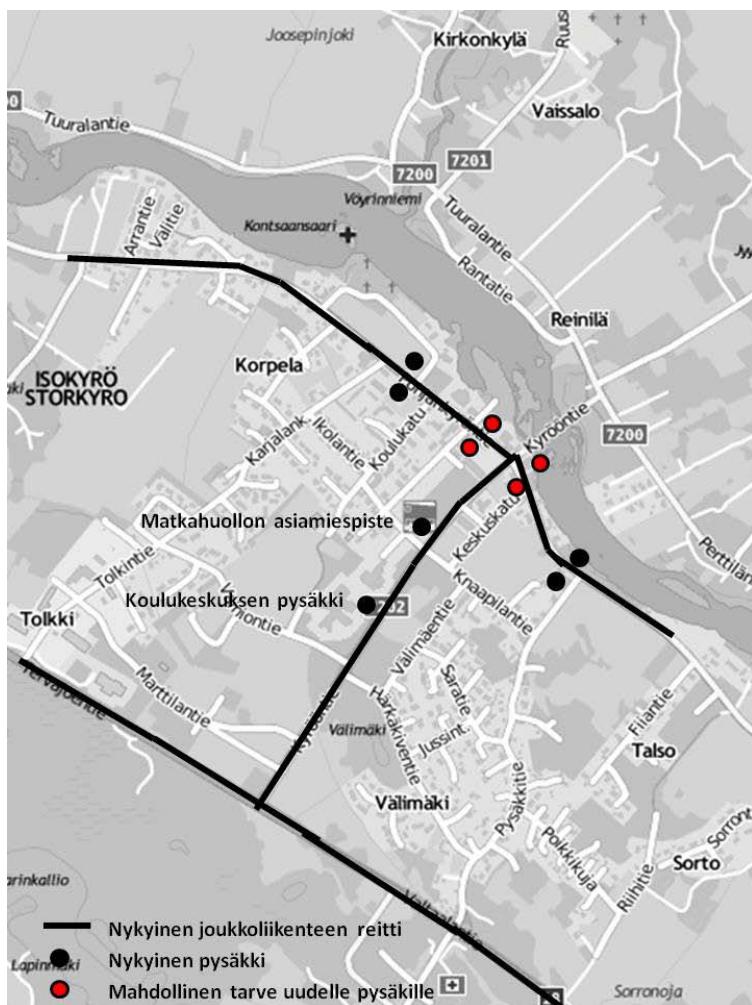
## b) Isonkyrön kuntakeskuksen pysäkkipari

Isonkyrön kuntakeskuksen pysäkkipari sijaitsee Vaasan suunnalla Pohjankyröntien varrella, noin 400 metrin etäisyydellä Kyröntien ja Pohjankyröntien risteyksestä. Pysäkkipari on hieman etäällä palveluista ja sen sijoittaminen Kyröntien ja Pohjankyröntien risteysalueen läheisyyteen parantaisi sen saavutettavuutta. Pysäkeillä on pysäkkimerkki ja pysäkkilevitys, mutta ei katoksia. Pohjankyröntien eteläpuolinen odotustila on korotettu. Pysäkeille on kevyen liikenteen yhteydet.



Kuva 34. Isonkyrön kuntakeskuksen pysäkkipari

Tilanne on samanlainen Pohjankyröntien varrella Seinäjoen suunnan nykyisellä pysäkkiparilla. Seuraavassa kuvassa on esitetty alustavaa ideointia mahdollisen uusien pysäkkien sijainnista. Tarkempi keskustelu asiasta käydään työryhmän palaverissa.



Kuva 35. Nykyiset pysäkit ja mahdollisten uusien pysäkkien tarve



### c) Tervajoen aseman pysäkkipari

Tervajoen aseman pysäkkipari sijaitsee valtatie 18 varrella Asematien ja valtatie 18 risteysalueella. Pysäkkiparilta on matkaa Vähänkyrön kuntakeskukseen noin kahdeksan kilometriä ja rautatieasemalle noin 700 metriä. Molemmille pysäkeille on kevyen liikenteen yhteydet. Valtatie 18 kohdalla on kevyen liikenteen alikulku.

Molemmilla pysäkeillä on pysäkkilevennys ja vakiovuoroliikenteen pysäkkimerkki. Pysäkeillä on katos, roskakori ja penkki. Lähialueella on myös liityntäliikennemahdollisuus henkilöautoille, mutta polkupyörien liityntäpysäköintimahdollisuus (pyörätelineet) puuttuvat. Pysäkkien odotustiloja ei ole korotettu ja pysäkeiltä puuttuu aikatauluinformaatio. Tervajoen aseman tienhaaran pysäkkiparille tulisi saada pikavuoropysäkki matkaketjun (juna–bussi) varmistamiseksi.



Kuva 36. Tervajoen aseman tienhaaran nykyiset pysäkit valtatie 18 ja Asematien risteysalueella

### 6.3.4 Vähäkyrö

Vähäsäkyrössä tarkastelun kohteena oli kolme pysäkkiä, Tervajoen, kirkonkylän ja Merikaarron pysäkkiparit.

### d) Tervajoen pysäkkipari

Tervajoen pysäkkipari sijaitsee valtatie 18 varrella Vähänkyröntien ja valtatie 18 risteysalueella. Pysäkkiparilta on matkaa Vähänkyrön kuntakeskukseen noin kuusi kilometriä. Molemmille pysäkeille on hyvät kevyen liikenteen yhteydet. Valtatie 18 kohdalla on kevyen liikenteen alikulku.

Molemmilla pysäkeillä on pysäkkilevennys sekä vakio- ja pikavuoroliikenteen pysäkkimerkki. Pysäkeillä on katos, roskakori ja penkki. Lisäksi Vaasan suunnan pysäkillä on pyörätelineitä liityntäpysäköintiä varten. Lähialueella on myös liityntäliikennemahdollisuus henkilöautoille. Pysäkkien odotustiloja ei ole korotettu, ja pysäkeiltä puuttuu aikatauluinformaatio.

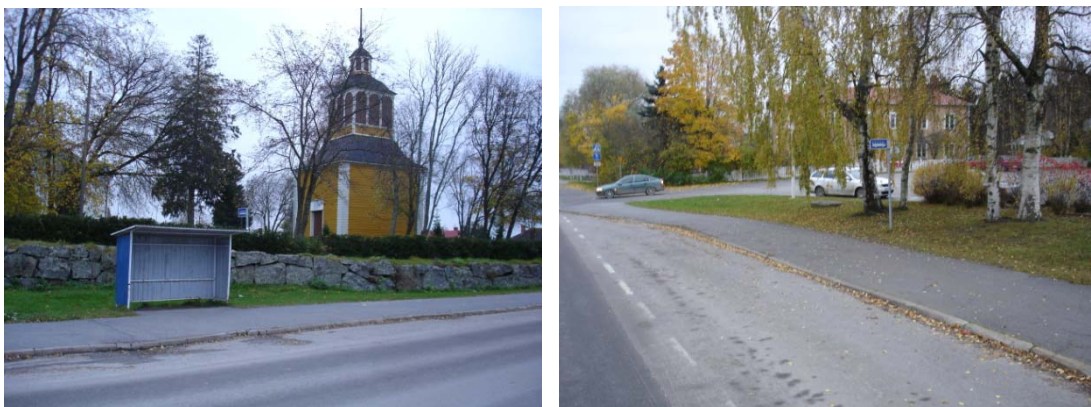


Kuva 37. Tervajoen nykyiset pysäkit ja pyöräteline liityntäpysäköintiä varten

#### e) Vähänkyrön kuntakeskuksen pysäkkipari

Vähänkyrön kuntakeskuksen nousupysäkki Vaasan suuntaan sijaitsee Merikaarronttiellä, noin 100 metrin etäisyydellä kiertoliittymästä. Pysäkillä on hyvät kevyen liikenteen yhteydet kuntakeskuksesta. Pysäkillä on pysäkkilevennys, vakiovuoroliikenteen pysäkkimerkki ja katos. Roskakori, penkki ja aikatauluinformaatio puuttuvat pysäkiltä. Odotustila on korotettu.

Tervajoen tai Seinäjoen suunnan pysäkki Vähänkyröntiellä on lähinnä matkustajien jättöpysäkki. Pysäkillä on pysäkkilevennys ja pysäkkimerkki. Odotustila on korotettu. Liityntäpysäköinti henkilöautolla ja polkupyörällä on periaatteessa mahdollista, sillä kuntakeskuksesta löytyy ilmaista pysäköintitilaa sekä pyörätelineitä. Kävelymatka nousupysäkillä saattaa tosin muodostua hieman pitkäksi.



Kuva 38. Nykyiset Merikaarrontien ja Vähänkyröntien pysäkit Vähänkyrön kuntakeskuksessa

#### f) Merikaarron pysäkkipari

Merikaarron pysäkkipari sijaitsee nimensä mukaisesti Merikaarronttiellä kaupan ja kirjaston välittömässä läheisyydessä. Pysäkkiparilta on matkaa Vähänkyrön kuntakeskukseen noin seitsemän kilometriä. Molemmille pysäkeille on kevyen liikenteen yhteydet. Molemmilla pysäkeillä on pysäkkilevennys ja vakiovuoroliikenteen pysäkkimerkki. Pysäkeillä ei ole katosta, roskakoria, penkkiä tai aikatauluinformaatiota. Pysäkkien odotustilat on korotettu. Liityntäpysäköinti henkilöautolla ja polkupyörällä on periaatteessa mahdollista, sillä esimerkiksi kirjaston pihalta löytyy ilmaista pysäköintitilaa sekä pyörätelineitä.



Kuva 39. Merikaarron pysäkkipari



### 6.3.5 Seinäjoki

Seinäjoelta tarkasteluun otettiin Ylistaron pysäkit.

#### a) Ylistaron pysäkit

Ylistarossa kuntakeskuksen läheisyydessä on kolme pysäkkiä. Kaksi näistä sijaitsee Kaukolanraitilla (kuntakeskuksen pysäkkipari, Matkahuollon asiamiespiste). Kolmas pysäkkipari sijaitsee valtatie 18 varrella.

Yksi Vaasan ja Seinäjoen suuntaan ajavista vakiovuoroista ei käy kuntakeskuksessa ja Matkahuollon asiamiespisteellä. Yleensä vakiovuorot ajavat kuntakeskukseen ja tekevät piston Matkahuollon asiamiespisteelle. Nämä vakiovuorot eivät aja valtatie 18 varrella olevan pysäkkiparin kautta. Pikavuorot eivät käy kuntakeskuksessa vaan hyödyntävät valtatie 18 varressa olevaa pysäkkiparia. Vaasan suuntaan mentäessä valtatie 18 pysäkki on huoltoaseman pihassa. Matkahuollon asiamiespiste sijaitsee noin 500 metrin päässä kuntakeskuksesta ja noin 1000 metrin päässä valtatie 18 pysäkistä.

Kuntakeskuksen ja Matkahuollon asiamiespisteen pysäkeillä on pysäkkilevennys, katos ja penkki. Aikatauluinformaatio ja roska-astiat puuttuvat. Pysäkkien odotustilat on korotettu. Liityntäpysäköinti henkilöautolla ja polkupyörällä on mahdollista, sillä esimerkiksi kauppojen pihalta löytyy ilmaista pysäköintitilaa sekä pyörätelineitä.

Valtatien 18 Seinäjoen suunnan pysäkillä on pysäkkilevennys ja merkki. Katos ja aikatauluinformaatio puuttuvat. Huoltoaseman pihalla on liityntäpysäköintimahdollisuus henkilöautoille sekä pyörille. Pysäkillä ei ole kevyen liikenteen yhteyttä.



Kuva 40. Ylistaron keskustan pysäkkipari



Kuva 41. Ylistaron Matkahuollon asiamiespisteen pysäkit



Kuva 42. Valtatien 18 pysäkki. Taustalla huoltoaseman pihalla oleva pysäkki.

## b) Halkosaaren pysäkkipari

Halkosaaren pysäkkipari sijaitsee nimensä mukaisesti Halkosaaren kohdalla valtatie 18 varrella.

Molemmilla pysäkeillä on pysäkkimerkki, levennys ja katos. Aikatauluinformaatio, penkki ja roskastiat puuttuvat. Pysäkin odotustilaa ei ole korotettu. Liityntäpysäköinti henkilöautolla ja polkupyörällä ei periaatteessa ole mahdollista, sillä autolle ei ole parkkitilaa ja pyörätelineet puuttuvat.

Molemmille pysäkeille on kevyen liikenteen yhteys ja valtatie alitse on kevyen liikenteen alikulku pysäkkien välittömässä läheisyydessä



Kuva 43. Valtatie 18 pysäkkipari Halkosaaren kohdalla

## c) Ylistaron aseman tienhaaran pysäkkipari

Ylistaron aseman pysäkkipari sijaitsee Ylistaron aseman tienhaaran kohdalla valtatiellä 18. Seinäjoen suunnan pysäkillä on pysäkkimerkki, levennys ja katos. Aikatauluinformaatio, penkki ja roskastiat puuttuvat. Pysäkin odotustilaa ei ole korotettu. Liityntäpysäköinti henkilöautolla ja polkupyörällä ei periaatteessa ole mahdollista, sillä autolle ei ole parkkitilaa ja pyörätelineet puuttuvat. Vaasan suunnan pysäkillä on vain pelkkä pysäkkimerkki.

Seinäjoen suunnan pysäkillä on kevyen liikenteen yhteys. Vaasan suunnan pysäkillä ei ole kevyen liikenteen yhteyttä, ja valtatie joutuu ylittämään tasoyhteydenä, eli alikulku puuttuu.





Kuva 44. Valtatien 18 pysäkkipari Ylistaron aseman tienhaaran kohdalla

### 6.3.6. Mustasaari

Mustasaaresta tarkasteluun otettiin Helsingbyn pysäkki laatukäytävän varrelta (vt 3).

#### a) Helsingbyn pysäkkipari

Helsingbyn pysäkkipari sijaitsee nimensä mukaisesti Helsingbyn kohdalla valtatie 3 varrella.



Kuva 45. Helsingbyn pysäkkipari sijaitsee nimensä mukaisesti Helsingbyn kohdalla valtatie 3 varrella.

Vaasan suunnan pysäkeillä on pysäkkimerkki, levennys ja katos. Aikatauluinformaatio, penkki ja roska-astiat puuttuvat. Pysäkin odotustilaa ei ole korotettu. Liityntäpysäköinti henkilöautolla ja polkupyörällä ei periaatteessa ole mahdollista, sillä autolle ei ole parkkitilaa ja pyörätelineet puuttuvat.

Valtatien 18 Seinäjoen suunnan pysäkillä on pysäkkilevennys ja merkki. Katos ja aikatauluinformaatio puuttuvat. Odotustilaa ei ole korotettu.

Molemmille pysäkeille on kevyen liikenteen yhteys. Valtatie joutuu tosin ylittämään tasoyliityksenä, eli alikulku puuttuu.

### 6.3.7. Yhteenvedo kehittämistarpeista ja kustannuksista

Pysäkkitarkastelujen ulkopuolelle rajattiin Vaasan ja Seinäjoen matkakeskukset. Näin ollen tarkasteluissa ei ole mukana yhtään linja-autoasemaa.

Matkahuollon asiamiespisteitä oli tarkastelussa mukana kaksi (Laihia ja Isokyrö). Asiamiespisteiden palvelutaso on nykyisin hyvä. Eniten puutteita on liikennealueiden sekavuudessa ja informaatiossa. Matkahuollon asiamiespisteiden päätehtävä on tavaraliikenteen hoito. Asiamiehet ovat yleensä palvelualan yrittäjiä, joille Matkahuollon asiamiestoiminta on sivuelinkeino. Laihian ja Isokyrön asiamiespisteet sijaitsevat kuntien keskustaajamissa, ja niiden saavutettavuus on hyvä. Laihiassa ja Isossakyrössä on varmistettava, että kunnan pääpysäkki voidaan säilyttää samalla paikalla asiamiehestä riippumatta. Sen vuoksi pääpysäkin on sijaittava kunnan keskustassa mahdollisimman keskeisesti palveluihin ja asutukseen nähden. Kaikkien linjojen (pl. lupaviranomaisen

kanssa yhteisesti sovitut nopeat yhteydet) tulisi kulkea pääpysäkin kautta riippumatta siitä, missä asiamiespiste sijaitsee.

Pysäkkien varustelu niin taajamissa kuin yleisillä teillä on yleisesti ottaenvähäistä ja rajoittuu lähinnä katoksiin. Aikatauluinformaatio puuttuu kaikilta tarkastelussa mukana olleilta pysäkeiltä, lukuun ottamatta Matkahuollon asiamiespisteitä. Taajamissa kevyen liikenteen järjestelyjen ansiosta matkustajilla on vähimmäisvaatimukset täyttävät odotustilat ja turvalliset kulkuyhteydet.

Seuraavassa taulukoissa on koottu yhteen tarkastelussa mukana olleiden pysäkkien kehittämistarpeet. Kehittämistarpeista on sovittu työtä ohjanneessa työryhmässä.

Taulukko 9. Pysäkkien kehittämistoimenpiteet

Pysäkki	Kunta	Suunta	Pika	Katos												Kustannus- arvio (euroa)	
					S	L	KK	K	O	OK	KO	I	PP	R	M		
Keskussairaala	Vaasa	Vaasaan	kyllä	kyllä	(x)				(x)							(5000)	
Keskussairaala	Vaasa	Seinäjoelle	kyllä	kyllä													
Runsor, Tarhaajantie	Vaasa	Vaasaan	ei	ei		x						x				3200 - 5200	
Runsor, Tarhaajantie	Vaasa	Seinäjoelle	ei	ei		x		x				x		x		4500 - 11 000	
Mh. asiamiesp.	Laihia		kyllä	kyllä													
Vt 3, Laihia	Laihia	Vaasaan	ei	kyllä			x			x		x	x	x		2300	
Vt 3, Laihia	Laihia	Seinäjoelle	ei	ei													
Mh. asiamiesp.	Isokyrö		kyllä	kyllä													
Kuntakeskus	Isokyrö	Vaasaan	ei	ei				(x)				(x)		(x)		(1800-6700)	
Kuntakeskus	Isokyrö	Seinäjoelle	ei	ei				(x)				(x)		(x)		(1800-6700)	
Tervajoki as	Isokyrö	Vaasaan	ei	kyllä									x		x	500	
Tervajoki as	Isokyrö	Seinäjoelle	ei	kyllä											x		
Tervajoki	Vähäkyrö	Vaasaan	kyllä	kyllä													
Tervajoki	Vähäkyrö	Seinäjoelle	kyllä	kyllä													
Kuntakeskus	Vähäkyrö	Vaasaan	ei	kyllä			x					x	x	x		1300	
Kuntakeskus	Vähäkyrö	Seinäjoelle	ei	ei													
Merikaarto	Vähäkyrö	Vaasaan	ei	ei				x				x		x		1800-6700	
Merikaarto	Vähäkyrö	Seinäjoelle	ei	ei				(x)				(x)		(x)		(1800- 6700)	
Ylistaro	Seinäjoki	keskusta	ei	kyllä								x		x		600	
Ylistaro, vt 18	Seinäjoki	Seinäjoelle	kyllä	ei				x				x	x		x	2200-6700	
Ylistaro as	Seinäjoki	Vaasaan	ei	ei				(x)				(x)		(x)		(1800-6700)	
Ylistaro as	Seinäjoki	Seinäjoelle	ei	kyllä			x					x	x	x		1300	
Halkosaari	Seinäjoki	Vaasaan	ei	kyllä			x					x	x	x		1300	
Halkosaari	Seinäjoki	Seinäjoelle	ei	kyllä			x					x	x	x		1300	
Merk. selitykset	L	Uuden levikkeen rakentaminen (3000-5000 €)								I	Informaatiotaulu (200 €)						
x = suositeltava	S	Pysäkin siirto (3000 €)								PP	Polkupyörätelineet (500 €)						
(x) = harkittava	KK	Pysäkkikatoksen korjaus / kunnostus (500 €)								R	Roska-astia (100 €)						
	K	Uusi pysäkkikatos (1500 - 6000 €)								M	Jokin muu toimenpide						
	O	Uusi odotustila (2000 €)															
	OK	Odotustilan kunnostus / laajennus (1000 €)															

## 6.4. Informaation kehittäminen

Matkustajainformaatio voidaan jaotella informaatioksi ennen matkaa (reitinsuunnittelu), matkan aikana (häiriötiedotus) ja matkan jälkeen (palautteen antaminen). Paperimuotoisten aikataulujen merkitys on selvästi vähentynyt sähköisten ja osin mobiileiksi muuttuneiden palvelujen kehittyminen myötä.

Tärkeimpiä ennen matkaa käytettäviä sähköisiä informaatiopalveluja ovat matkan suunnitteluun liittyvät palvelut, joita ovat muun muassa reittioppaat sekä staattiset tai tosiaikaiset aikataulu- ja häiriötiedot. Paperimuotoisen informaation etuna on helppokäyttöisyys, mutta merkittävänä haasteena tietojen ajan tasalla pitämisen ohella jakelun työläisyys.

Matkan aikana jaettavaa sähköistä matkustajainformaatiota on jo nyt saatavilla. Näitä ovat muun muassa Internet ja mobiilipalvelut. Pisimmälle kehitettyjä ovat matkan jälkeen joko sähköpostitse tai Internetin palautesivujen kautta tarjottavat palautekanavat.

Seinäjoki–Vaasa-joukkoliikenteen laatukäytävän merkittävimmät joukkoliikenteen informaation kehittämistarpeet liittyvät ensisijaisesti joukkoliikennejärjestelmän käytettävyyden parantamiseen. Suurin haaste on, miten matkustaja kykenee omaksumaan koko joukkoliikennejärjestelmän palvelut lippu- ja informaatiojärjestelmineen niin, että koettu palvelutaso vastaa asiakkaan matkustustarpeita.

Valtakunnallisesti tavoitteena on ollut, että matkustaja saa helposti ja yhdestä paikasta tiedon matkustusvaihtoehdoista ja lippujen hinnoista. Matka.fi tarjoaa pitkämatkaiseen liikkumiseen soveltuvat reitinsuunnittelupalvelut. Järjestelmän haasteena on kehitys- ja ylläpitovastuukysymysten ohella seututasolla tietojen kattavuus ja puutteellisuus – järjestelmä ei välttämättä nykyisin tunne paikallisia, esimerkiksi kaikille avoimia ja ensisijaisesti koululaisten tarpeisiin toteutettuja yhteyksiä.

Seinäjoki–Vaasa-laatukäytävän **matkustajainformaation tilaa esitetään parannettavan siten, että pitkällä tähtäimellä** keskeisimpiin terminaaleihin ja käytetyimmille pysäkeille tulisi saada reaaliaikaista aikataulutietoa bussien saapumisajoista ja mahdollisesti häiriötiedotusta. Erityisesti häiriötiedotuksen merkitystä ei voi vähätellä – liikennehäiriöt ja puutteellisen tiedottamisen aiheuttama epävarmuus matkan onnistumisesta vähentävät joukkoliikenteen luotettavuutta ja houkuttelevuutta henkilöautoon nähdessä.

Lyhyellä tähtäimellä keskeisimpiä kehittämistoimenpiteitä ovat pysäkkikohtaisten yhdistelmäaikataulujen laatiminen laatukäytävien pysäkeille sekä sähköinen aikatauluinformaatio keskeisimmille pysäkeille ja terminaaleihin.

Tasokas pysäkki-informaatio edellyttää aikataulutelineiden tai -kaappien asettamista. Bussiyrittäjien tai Matkahuollon tulee sopia tavasta ylläpitää ajantasaisia aikatauluja pysäkeillä. Kunta tai ELY-keskus vastaa aikataulukaappien asentamisesta. Samassa aikataulussa tulee esittää kaikkien liikennöitsijöiden vuorot yksinkertaisella ja havainnollisella tavalla. Aikataulujen pitäisi lisäksi olla pysäkkikohtaisia, tai ainakin aikataulussa tulisi esittää tärkeimpien pysäkkivälien keskimääräiset ajoajat. Kaikille tarkastelussa oleville pysäkkipareille tulee asettaa aikataulutelineet. Aikataulutelineiden tulee olla tuulettuvia, jotteivät peitelevyt huurru tai höyrysty.

Kun joukkoliikenteen perusasiat (tarjonta, pysäkit, kalusto) ovat kunnossa, tulee joukkoliikennejärjestelmän yksittäisten kohteiden parannuksista tiedottaa ja niitä tulee markkinoida (kuten seutu- ja paikallisliikenteen yhteen toimivuutta) tai tietyn alueen palveluja kokonaisuudessaan. Konseptia voidaan hyödyntää esimerkiksi silloin, kun kunta haluaa markkinoida joukkoliikennettä asukkailleen tai profiloitua kuntana tai alueena joukkoliikennemyönteisesti.

Markkinoinnissa keskeisiä piirteitä ovat kohdentaminen ja jatkuvuus. Myös palvelukokeiluja olisi syytä toteuttaa. Markkinoinnista on kerrottu tarkemmin luvussa 6.5.

## 6.5. Markkinointi

Tutkimusten perusteella markkinointi vaikuttaa joukkoliikenteen asiakasmääriin, ja siihen tulisi panostaa huomattavasti nykyistä enemmän. Hyväkään liikenteen palvelutaso ei riitä, vaan uusia asiakkaita voitetaan ja nykyisten asiakasuskollisuutta pystytään lisäämään vain, jos markkinoidaan riittävästi. Ei riitä, että joukkoliikenteen aikataulu-, reitti- ja matkalipputieto on saatavilla. On luotava halu käyttää joukkoliikennettä ja tehtävä palvelusta houkuttelevaa. On kampanjoitava tarpeen mukaan voimakkaasti ja oltava jatkuvasti esillä.

### Asiakaslähtöisyyden lisääminen

Asiakaslähtöisen joukkoliikenteen avaintekijä on selkeys. Asiakkaiden arvostukset tarjonnan osatekijöiden suhteen tulee selvittää tapauskohtaisesti sekä kullakin paikkakunnalla ja asuinalueella erikseen. Henkilökohtaisella markkinoinnilla on saavutettu hyviä tuloksia. Modernin kaupunkiliikenteen menestystekijöitä ovat usein siisti uusi kalusto, nopeat joukkoliikennevuorot sekä eri vuorojen ja kulkumuotojen välinen tiivis integraatio. Halpoja tapoja yleiseen imagon kohottamiseen ovat osallistuminen erilaisiin kulttuuri- ja muihin tapahtumiin, yhteistyö koulujen ja päiväkotien kanssa tai hyväntekeväisyys.

Asiantuntijoiden mukaan markkinoinnin tärkein lähtökohta on asiakkaiden tuntemus ja markkinatutkimus. Kokemuseräisen käsityksen mukaan suomalaisessa keskisuudessa joukkoliikennekaupungissa markkinointi on edelleen perinteistä ja keskittyy rajoitettuun tiedonjakamiseen palveluista sekä jonkin verran seutulipun markkinointiin. Tässä tilanteessa pienikin asiakaslähtöinen markkinoinnin lisäys tuntuisi asiakkaasta merkittävältä muutokselta verrattuna nykytilanteeseen, jossa asiakasta ei henkilökohtaisesti ole lähestytty välttämättä lainkaan. Markkinointia tulee määrällisesti lisätä huomattavasti.

### Nykyisten ja potentiaalisten asiakkaiden parempi tuntemus

Suomalaisissa keskisuurissa kaupungeissa joukkoliikenteen kehittäminen edellyttää nykyasiakkaiden parempaa tuntemusta, mahdollisten uusien kohderyhmien tunnistamista sekä joukkoliikenteen tavoitteen ja roolin selkeyttämistä. Tarvittaessa tulee tehdä voimakkaitakin muutoksia tarjontaan ja kohdentaa se tavoitteen ja asiakastarpeiden mukaan. Viestintää tulee muuttaa asiakaslähtöiseksi ja olla säännöllisesti näkyvillä eri medioissa positiivisessa mielessä sekä ottaa asiakaspalaute vakavasti.

Asiakastuntemusohjetta noudattaen tulisi kullakin kaupunkiseudulla koota tieto nykyisestä kanta-asiakasjoukosta ja koko asukaskunnasta: keitä he ovat, mitä he arvostavat, miten he asuvat, miten he liikkuvat ja mitä mieltä he ovat kaupunkiseudun joukkoliikenteestä. Lisäksi tarvitaan perusteellista suunnittelua ja pohdintaa; mitä pitäisi tehdä?

Jo tehtyjen asiakastytyväisyystutkimusten tulokset tulee koota yhteen. Tutkimuksista saadaan tietoa keskisuurten kaupunkien joukkoliikenneasiakkaiden ja ei-käyttävien mielipiteistä joukkoliikenteestä sekä tärkeimmistä kehitettävistä ominaisuuksista. Toistamalla asiakastutkimussäännöllisesti, voidaan kehitystä seurata. Kyselyihin kannattaa lisätä asenteita kartoittavia kysymyksiä. Kyselyihin tulee ottaa mukaan myös ei-käyttäjät ja kerätä lisää tietoa heidän kulkumuotovalinnoistaan ja asenteistaan joukkoliikennettä kohtaan. Tätä tietoa voidaan hyödyntää esimerkiksi henkilökohtaisen markkinoinninsuunnittelussa ja joukkoliikenteen imagon parantamisessa. Alueilla tai kaupungeissa, missä tarjonnassa, informaatioissa ja lippuvalikoimassa ei ole mitään vikaa, voidaan jalkautua jollekin asuinalueelle markkinoimaan nykyistä joukkoliikennettä tutkimusvaiheessa havaituille potentiaalisille käyttäjille. Viestinnässä pitäisi osata puhutella oikeilla teemoilla ja herättää sopivia tuntemuksia.

Joukkoliikennetarjontaan tulee tarvittaessa tehdä voimakkaitakin uudistuksia.



## Voimien yhdistäminen ja eri kulkutapojen integroituminen

Suomessa kulkutapojen integraatio on eurooppalaista kehitystä jäljessä. Markkinoita tulee ohjata entistä voimakkaammin siihen suuntaan, että eri työssäkäyntialueilla ja eri kulkumuotojen välillä on integroidut lippujärjestelmät. Mahdollisista kilpailuasetelmista huolimatta on koko kulkumuodon ja liikennejärjestelmän etu, että joukkoliikennetieto löytyy helposti ja matkaketjut ovat saumattomia. Kaupunkiseuduilla eri operaattoreiden tulisi yhdistää markkinointivoimansa ja esittää selkeästi ja yhdessä koko käytössä oleva joukkoliikenne ilman, että asiakkaan tarvitsee sitä useista lähteistä etsiä. Integraatiota tulee vauhdittaa ohjaus- ja tukitoimenpiteillä.

### Markkinointikanavat

Laatukäytävän alueella voitaisiin toteuttaa joukkoliikenteen markkinointikampanja ja oma kampanjasivu, jolta kaikki ”kampanjaan” liittyvä tieto löytyy kootusti yhdestä paikasta. Kaikilla muilla materiaaleilla ohjattaisiin kuluttaja vierailemaan kampanjasivulla ja tutustumaan kampanjaan. Mediavaliinat ja painotukset tulisi tehdä niin, että kaikki toivotut kohderyhmät tavoitettaisiin tehokkaimmin. Keskeistä olisi, että markkinoinnissa käytettäisiin hyväksi laajaa mediakenttää. Seuraavassa on esitetty tärkeimmät median välineet ja niiden käytettävyyttä.

#### TV

Televisio on nopea väline, jolla on helppo tavoittaa toimintatapojensa suhteen ”konservatiiviset” kuluttajat. Näihin oletettavimmin kuuluvat myös yksityisautoilua suosivat. Televisiomainonnan rooli kampanjassa on tietoa välittävä ja kampanjasivustolle ohjaava.

#### Kampanjasivusto

Verkkosivusto, jolta kaikki markkinointia koskeva informaatio löytyy helposti ja kootusti. Valitaan sivustolle helposti muistettava domain, jota voi käyttää myös kampanja-ajan loputtua. Tuotetaan sivustolle tuotetiedon lisäksi sisältöä, joka auttaa kuluttajaa vertailemaan eri liikkumismuotoja keskenään ja houkuttelee kokeilemaan joukkoliikennettä.

#### Radio

Radio kuuluu lähes jokaisen autoilevan työmatkalaisen aamuun ja iltapäivään. Radio on nopea ja suhteellisen edullinen media, jolla kuluttaja tavoitetaan seutulipun kannalta juuri oikeassa paikassa ja tilanteessa, auton ratissa. Radion rooli on herättää kuluttaja harkitsemaan valintojaan ja ohjata käymään kampanjasivustolla.

#### Ulkomainonta

Ulkomainonta on näkyvyydeltään ainutlaatuista. Se tavoittaa kaikki kohderyhmät ikään ja liikkumismuotoon katsomatta. Ulkomainonta luo kampanjalle tehokkaasti näkyvyyttä juuri siellä, missä kuluttaja pitää herättää miettimään valintojaan, liikenteessä. Ostettavana mediana ulkomainonta on arvokasta. Ulkomainontaa voidaan käyttää kampanjassa harkitusti, jos saadaan ilmaiseksi käyttöön esimerkiksi kuntien omia mainospintoja.

#### Hakusanamainonta

Jos joukkoliikenteen markkinointikampanjan yhtenä pääkohderyhmä ovat nuoret opiskelijat, käytetään hyväksi verkkoa. Nuorten mediankäytössä verkon rooli on korostunut. Verkosta etsitään tietoa ja sen parissa vietetään aikaa. Verkkosivustojen. Kampanjassa voidaan suunnitella ratkaisu, jolla tavoitetaan kohderyhmä oikealla hetkellä, itseä kiinnostavaa sisältöä etsiessä. Kampanjassa voidaan käyttää hyväksi esimerkiksi hakusanamainontaa, joka linkitetään oivaltavalla tavalla joukkoliikenteen käyttöön, kuten harrastuksiin ja kulttuuritapahtumiin. Hakusanamainonta ohjaa kampanjasivustolle tutustumaan ”tuotteeseen” ja vertaamaan eri liikkumismuotoja.

#### Printti

Printtimainosten rooli joukkoliikenne kampanjoissa on muistuttava. Ilmoitusten tavoitteena on herättää kuluttajan kiinnostus ja ohjata kampanjan verkkosivulle tutustumaan tuotteeseen. Printtimainonta on ostettavana mediana hintavaa. Kampanjasta kannattaa ilmoittaa keskitetysti alueen kattavimmassa ilmaisjakelulehdessä.

### Tapahtumat ja tempaukset

Läsnäololla tapahtumissa voidaan tavoittaa kampanjan kohderyhmä. Esimerkiksi nuorille suunnatavat messut olisivat sopiva ympäristö joukkoliikenteen näkyvyydelle. Erilaisilla tempauksilla taas voidaan houkutella kuluttajat spontaanisti kokeilemaan joukkoliikennematkustamista.

### Oppilaitokset

Levitetään alueen oppilaitoksiin tietoa joukkoliikenteen edullisuudesta julisteilla, jotka ohjaavat vierailemaan kampanjasivulla ja tutustumaan tuotteeseen paremmin. Käynnistetään lisäksi toimenpiteet sen varmistamiseksi, että jatkossa alueen joukkoliikenteestä kertovaa materiaalia jaetaan kaikille alueen oppilaitoksissa opintonsa aloittaville jo hyväksymiskirjeessä.

## 7. Toteuttamisohjelma

Laatukäytävähankkeen onnistuminen edellyttää eri toteuttajatahojen toimivaa yhteistyötä. Pysäkkien kehittämiskustannukset kohdistuvat väylän ylläpitäjälle, kunnalle tai ELY-keskukselle. Liikennöitsijät osallistuvat laatukäytävän kehittämiseen kouluttamalla kuljettajia, kehittämällä kalustoa sekä osallistumalla matkustajainformaation kehittämiseen. Tässä työssä esitetyt vuoronlisäykset edellyttäisivät pitkällä aikavälillä joukkoliikenteen matkustajamäärän lisääntymistä. Vuorotarjonnan lisääminen vaikuttaa useiden tutkimusten mukaan myönteisesti vuorojen kysyntään.

Liikenteellisten ja fyysisten toimenpiteiden lisäksi tulee varmistaa, että liikennemuotojen yhteisiä koko seudun kattavia aikataulujulkaisuja tuotetaan joka vuosi. Aikataulut tulee jakaa jokaiseen kotitalouteen, ja niitä tulee olla lisäksi saatavilla pientä korvausta vastaan busseissa ja Matkahuollossa.

### 7.1 Linja-autojen vuorotarjontaan liittyvät toimenpiteet

Liikennetarjonnan lisäyksistä vastaa lupaviranomainen. Tämän selvityksen esittämissä toimenpiteissä (*taulukot 6, 7 ja 8*) lupaviranomaisena toimii pääasiassa Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus. Esitetyt liikenteen lisäykset eivät ainakaan alussa toteutune markkinaehtoisesti, joten palvelutasotavoitteisiin pääseminen edellyttäne lupaviranomaisilta rahallista panostusta. Talviarkipäiväliikenteen osalta vuotuinen kustannusarvio on noin 400 000 euroa. Nähtäväksi jää, voidaanko lisäliikenteestä ainakin osa hoitaa jatkossa pelkästään lipputuloilla. Osa esitetyistä vuoroista voitaisiin hankkia Liikenneviraston uusien ohjeiden mukaisesti työmatkaliikenteenä elokuun alusta juhannukseen. Tämä pienentää hieman edellä esitettyä kustannusarviota. Ostoliikennesopimusten ja siirtymäajan sopimukset päättyvät Vaasa–Seinäjoki-laatukäytävällä useina eri määraaikoina. Tämän vuoksi laatukäytävän määritettyä palvelutasoa ei voida toteuttaa kerralla, vaan sitä kohti on edettävä pienin askelin.

Runsorin alueelle liikennöinti aloitetaan nykyisten vakiovuorojen reittimuutoksilla. Siirtymäajan liikennöintisopimusten reittimuutosesityksiin em. reitin osalta suhtaudutaan Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksessa myönteisesti. Tarkemmat suunnitelmat tehdään tämän selvityksen jälkeen käytävissä jatkoneuvotteluissa yrittäjien ja lupaviranomaisen kesken. ELY-keskuksella ei ole mahdollisuutta osallistua liikenteen markkinoinnin rahoitukseen.

### 7.2 Matkustajajunaliikenteen vuorotarjontaan ja rataverkon kehittämiseen liittyvät toimenpiteet

Matkustajajunaliikenteen vuorotarjonnan kehittämiseen liittyvät tarpeet rataverkon ja kalustoinvestointien osalta viedään tiedoksi käynnissä olevaan (joulukuu 2011) liikennejärjestelmäsuunnitelmaan. Liikennejärjestelmäsuunnitelman tehtävänä on ottaa kantaa alueen kannalta tärkeimpien liikenneinvestointien kehittämistarpeeseen kokonaisuutena.

### 7.3 Linja-autopysäkkien kehittämiseen liittyvät toimenpiteet

Pysäkkivarustelun parantaminen aloitetaan kaikilla tarkastelun kohteena olleilla pysäkeillä. Nämä pysäkit varustetaan *taulukon 9* periaatteita noudattaen. Yleisimmät toimenpiteet aikataulujen ja pysäkinimi- ja linjakilpien lisäksi ovat katosten lisääminen tai kunnostaminen ja roskakorien asentaminen. Muut toimenpiteet pysäkeillä rajautuvat normaaliin kunnossapitoon mm. pysäkkimerkkein, näkemien ja talvihoidon osalta. Pysäkeille johtavien pientareiden ja pysäkkilevikkeiden lumenaurasta olisi syytä myös parantaa.

Kuntien ja ELY:n tulee huolehtia, että kaikki pysäkit on merkitty valtakunnalliseen Digistop-pysäkkijärjestelmään. Jos kunnat eivät ole ilmoittaneet pysäkkien sijaintia, varustelutasoa yms. ko. järjestelmään, se tulee tehdä vielä vuoden 2012 aikana. Tärkeimmät pysäkit tulee myös nimetä.

Runsorin alueen vakiovuoroliikenteen pysäkki tulisi rakentaa kiertoliittymän läheisyyteen. Pysäkin rakentamisen mahdollisuutta selvittää Vaasan kaupunki.

## 7.4 Toteutusaikataulu

Laatukäytävän kehittämistoimenpiteiden toteutus aloitetaan vuonna 2012. Tavoitteena on, että vuorotarjonta on tavoitteiden mukaisella tasolla viimeistään vuonna 2019. Tässä raportissa esitettyjen tärkeimpien pysäkkien parantamistoimenpiteet aloitetaan vuonna 2012. Pysäkkien parantamistoimenpiteitä tehdään vuosittain rahoitusresurssien puitteissa.

## 7.5 Seuranta

Tässä työssä asetettuihin tavoitteisiin sitoudutaan. Tavoitteiden saavuttamiseksi suoritettavat toimenpiteet pannaan täytäntöön, ja niiden toteutumista seurataan. Toimenpiteiden liikkeelle lähdöstä ja etenemisestä vastaa Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus tarpeelliseksi katsomallaan organisaatiolla. Tällainen voi olla muun muassa vuosittain muutaman kerran kokoontuva Vaasa–Seinäjoki-joukkoliikenteen laatukäytävän seurantatyöryhmä.



## 8 Kirjallisuus

Joukkoliikenteen ja maankäytön suunnittelun integrointi kaupunkiseuduilla (Liikennevirasto 27/2011)

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen palvelutasomääritys (EPO ELY 2009)

Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen liityntäliikenteen palvelutason määrittäminen (EPO ELY 2009)

Joukkoliikenteen laatukäytäväselvitys Isokyrö–Laihia–Vaasa (Tiehallinto, Lääninhallitus, liitto, kunnat 2003)

Keskisuurten kaupunkien joukkoliikenneuudistus, Vaasan aluetyöryhmän raportti (Liikenne- ja viestintäministeriö 2009)

Vaasan seudullinen joukkoliikennesuunnitelma (kunnat ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus 2011)

# KUVAILELEHTI

Julkaisusarjan nimi ja numero <b>Raportteja 6/2012</b>					
Vastuualue Liikenne ja infrastruktuuri					
Tekijät Insinööritoimisto Liidea Oy DI Toni Joensuu FM Susanna Harvio ins. AMK Annakreeta Salmela LuK Anna-Sofia Hyvönen		Julkaisuaika Joulukuu 2011			
		Julkaisija Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus			
		Hankkeen rahoittaja/toimeksiantaja Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus			
Julkaisun nimi <b>Joukkoliikenteen laatukäytäväselvitys</b> Vaasa - Seinäjoki					
Tiivistelmä Tässä raportissa on koottu tietoa Vaasa–Seinäjoki-joukkoliikenteen laatukäytävän joukkoliikennetarjonnan nykytilasta, matkustuspotentialista sekä pysäkki-infrastruktuurista. Työssä on selvitetty joukkoliikennetarjonnan kehittämistarpeita laatukäytävällä ja vastausta siihen, miten nykyinen infrastruktuuri palvelee laatukäytävän matkustajia keskeisten pysäkkien osalta. Työn tarkoituksena on tuottaa tietoa kuntien ja Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskuksen päätöksenteon pohjaksi joukkoliikenteen laatukäytävän kehittämistarpeista.					
Liikenne- ja viestintäministeriö ja VR-Yhtymä Oy ovat tehneet henkilöjunaliikenteen yksinoikeutta koskevan käyttöoikeussopimuksen ajalle 3.12.2009–31.12.2019. Sopimuksella VR saa yksinoikeuden ja sitoutuu harjoittamaan henkilöjunaliikennettä sopimuksen mukaisilla rataosilla. Tässä raportissa on otettu kantaa myös henkilöjunaliikenteen kehittämistarpeeseen ja palvelutasoon. Nykyiset raideliikenteen yhteydet on huomioitu linja-autoliikennettä täydentävänä yhteyksinä Vaasan ja Seinäjoen välillä. Työryhmässä on käsitelty myös yhteiskäyttöisten (juna/bussi) lippujärjestelmien tilannetta ja toivottu siihen ratkaisua valtakunnan tasolta. Vaasa–Seinäjoki-väli voisi toimia esimerkiksi pilottikohteena asian selvityksessä.					
Työn kuluessa on kartoitettu kuntien ja liikennöitsijöiden näkemyksiä laatukäytävän tärkeimmistä pysäkeistä kyselytutkimuksella, ja ne on huomioitu tässä raportissa mahdollisuuksien mukaisesti. Lisäksi työryhmässä on keskusteltu laatukäytävän joukkoliikenteeseen liittyvästä kehittämistarpeista muun muassa tarjonnan, reittien ja matka-ajan osalta.					
Laatukäytävän kuntien asukkaille on laadittu kyselytutkimus, joka toteutettiin Internet-pohjaista ZEF-arviointi-, kysely- ja tiedonkeruusovellusta hyödyntäen. Kyselyllä selvitettiin laatukäytävän joukkoliikenteen kehittämistarpeita ja mahdollisia puutteita tai ongelmia. Kyselyn ajankohta oli 25.8–16.9.2011. Vastauksia kyselyyn tuli yhteensä 203 kappaletta. Vastausten perusteella voidaan päätellä muun muassa, että joukkoliikenteen vuorotarjontaa laatukäytävällä tulisi lisätä. Myös asiakkaalle edullisten lipputuotteiden kehittämistä sekä aikatauluinformaatiota pysäkeillä pidettiin tärkeinä kehittämiskohteina.					
Laatukäytävän kehittämistoimenpiteiden toteutus aloitetaan vuonna 2012. Tavoitteena on, että vuorotarjonta on tavoitteiden mukaisella tasolla viimeistään vuonna 2019. Tässä raportissa esitettyjen tärkeimpien pysäkkien parantaminen aloitetaan vuonna 2012. Pysäkkien parantamistoimenpiteitä tehdään vuosittain rahoitusresurssien puitteissa.					
Asiasanat Joukkoliikenne, laatukäytävä					
ISBN (painettu)	ISBN (PDF)	ISSN-L	ISSN (painettu)	ISSN (verkkopainettu)	URN
	978-952-257-451-0	2242-2846		2242-2854	URN:ISBN:978-952-257-451-0
Kokonaissivumäärä		Kieli	Hinta (sis. alv 8 %)		
59		Suomi			
Julkaisun myynti/jakaja Julkaisu on saatavana myös verkossa: <a href="http://www.ely-keskus.fi/julkaisut">www.ely-keskus.fi/julkaisut</a> sekä <a href="http://www.doria.fi">www.doria.fi</a>					
Julkaisun kustantaja Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus					
Painopaikka ja -aika					

# Joukkoliikenteen laatukäytäväselvitys Vaasa - Seinäjoki

Tässä raportissa on koottu tietoa Vaasa–Seinäjoki-joukkoliikenteen laatukäytävän joukkoliikenne-tarjonnan nykytilasta, matkustuspotentiaalista sekä pysäkki-infran tilasta. Työssä on selvitetty joukkoliikennetarjonnan kehittämistarpeita laatukäytävällä ja vastausta siihen, miten nykyinen inf-rastruktuuri palvelee laatukäytävän matkustajia keskeisten pysäkkien osalta. Työn tarkoituksena on tuottaa tietoa kuntien ja Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen päätöksenteon pohjaksi joukkoliikenteen laatukäytävän kehittämistarpeista.

RAPORTTEJA 6 | 2012  
JOUKKOLIIKENTEEN LAATUKÄYTÄVÄSELVITYS  
VAASA - SEINÄJOKI

Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

ISBN 978-952-257-451-0 (PDF)

ISSN-L 2242-2846  
ISSN 2242-2854 (verkkojulkaisu)

URN:ISBN:978-952-257-451-0

[www.ely-keskus.fi/julkaisut](http://www.ely-keskus.fi/julkaisut) | [www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)